3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK



B13411

KRITISCH BETRACHTET:
- Massoth-Zentrale
- Brawas Köf II
- Modists Halberstädter
- Lemkes L3500
- Krauthauser-Gespann
- SAI-Diesellok
- Thomas und seine Freunde
- Technomodell-Ns2

WERKSTATT:
- Weichenantrieb umfunktioniert
- Silberlinge renoviert

Treffen der Neubau-Dampfloks
Bundesbahn-Quintett

27-teilige H0-Segment-Anlage
Die Dreißiger in Thüringen

Bahn frei für die Kids
Hinaus ins Grüne

Interregio auf Französisch
Bunt, bequem, beliebt

Bahn-Renaissance für

Elb-Florenz

Der Knoten Dresden wird verjüngt



Ostbahn-Reise
Von Schneidemühl nach Braunsberg

Inhalt



Das grüne Herz 80

Thüringen in den Jahren nach 1930 ist das Vorbild der H0-Anlage der MBF Herpf-Suhl-Hirschbach.



58 Versilbert

Rocos neue Silberlinge geben kaum zu Kritik Anlass. Jörg Chocholaty wagt dennoch ein Finish.



16 Elbflorenz im Umbau

In und um Dresden werden Gleise, Bahnhöfe und Leittechnik für die nächsten Jahrzehnte fit gemacht.



IC-Wagen: TT-Modell AG/Krüger TT, Doppelstockwagen: Tillig, Bahnsteighalle: Auhagen, Figuren: Preiser. Szene und Foto: Andreas Stirl.

86 Klein, aber 0-ho!

Dass die Spur 0 nicht unbedingt viel Platz benötigt, beweist Hans Hagner mit seinem Diorama.





34 Doppel-Geburtstag

Anlässlich zweier runder Jahrestage fand in Bochum-Dahlhausen auch ein Treffen von DB-Neubauloks statt.

DB AG UND SNCF

Endlich ist der ICE in Paris...



Gleichmacher Aerodynamik: In Paris trafen sich die beiden nicht unähnlichen Züge.

● ... und der TGV in Stuttgart. Am 25. Mai 2007 wurde ein jahrelanges (seit 1992) Bemühen, verbunden mit vielen Rückschlägen, endlich Wirklichkeit. Was in der Luftfahrt mit den bekannten Allianzen schon seit Jahren sehr gut funktioniert, soll nun auch auf der Schiene attraktive Angebote bringen und mehr Kunden in die Züge locken.

Allein 28 Millionen Euro hat das Zulassungsverfahren für das Netz der SNCF für den „ICE 3M" gekostet. Jeder der fünf „ICE 3M" (BR 406) musste für den Einsatz in Frankreich angepasst werden, Kostenpunkt je Triebzug acht Millionen Euro. Anders als in der Luftfahrt und beim Lkw hat die Bahn häufig nur eine Gemeinsamkeit: Die Spurweite. Selbst Schotterflug und Knallkapseln sind dann zu beachten.

Was während der Premierenfahrt am 25. Mai durch die Präsidentin der SNCF, Anne-Marie Idrac, und den DB AG-Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn in Paris seinen Anfang nahm, können die Bahnkunden seit dem 10. Juni 2007 täglich auf den Verbindungen von Frankfurt/Main und Stuttgart in die französische Hauptstadt zum Bahnhof Gare de l'Est erleben. „Das erste Mal bündeln Europas führende Eisenbahnen ihre Kräfte.



Fotos: Emersleben

Berg- und Talbahn POS: Die Neubaustrecke ist nicht so eben wie erwartet.

Gemeinsam werden wir mit diesem Angebot neue Kunden und Marktanteile gewinnen", erklärte Hartmut Mehdorn anlässlich des Festakts: „Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen wird auf wichtigen, internationalen Verbindungen gestärkt. Die Schiene hat in Europa eine glänzende Zukunft." Anne-Marie Idrac bekannte: „Nach Eurostar, Thalys und Lyria unterstreicht diese neue Kooperation das Engagement der SNCF beim Aufbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs". Weiterhin unterzeichneten die beiden Konzernchefs die Verträge für dieses Joint Venture von SNCF und DB AG. Die neue Gesellschaft mit Sitz in Saarbrücken übernimmt die Vermarktung der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

Die nördliche Linie von Frankfurt/Main über Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken nach Paris wird vom ICE 3 bedient. Auf der Verbindung von Stuttgart (ab Dezember auch von München) über Karlsruhe und Straßburg kommt der TGV zum Einsatz. Auf beiden Linien verkürzen sich die Reisezeiten um mehr als zwei Stunden. Stuttgart ist künftig auf der Schiene nur noch 3 Stunden und 39 Minuten von Paris entfernt, München ab Dezember knapp über sechs Stunden. Die ICE-Reise ab Frankfurt dauert zunächst 4 Stunden, 11 Minuten und wird sich ab Dezember noch einmal auf 3 Stunden, 49 Minuten verkürzen. Die Züge beider Linien befahren zwischen Baudrecourt in Lothringen und Paris die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke „TGV Est Européen", die mit 320 km/h Mitteleuropas schnellste Bahnachse wird. Übrigens wurde auf dieser Strecke auch der aktuelle Geschwindigkeitsweltrekord aufgestellt. Zu hoffen ist, dass dieses neue Angebot, das unter dem Namen „Alleo" vermarktet werden wird, auch zu neuen Rekorden führt.



Foto: Dollinger

Der Circus Roncalli ist derzeit mit seiner Jubiläumstournee „30 Jahre Roncalli" unterwegs. Vom 19. Mai bis 7. Juni 2007 gastierte er in München. Über 18, teils 100 Jahre alte, Holzwagen gehören zu den Markenzeichen des Roncalli, der traditionell auf die Bahn setzt. 151 021, die Mischung aus Orient- und Verkehrsrot, zog den 600 Meter langen und 1250 Tonnen schweren Zirkus-Ganzzug von Neuss nach Milbertshofen.

NIEDERLANDE

Neue Lokführerschule

● Die Cargo-Bahnen ACTS und Railion Nederland gründen gemeinsam eine Fachausbildung für Lokführer im internationalen Güterverkehr. Mitte 2008 soll der erste Unterricht in den Fächern Bahntechnik, Fremdsprachen, europäische Vorschriften und allgemeine Logistik anfangen. Als Folge des enormen Aufwärtstrends im Güterverkehr in den Niederlanden, seit 1998 gibt es jährlich eine Zuwachsrate von acht Prozent, besteht ein steigender Bedarf an Lokführern. ACTS und Railion wollen nicht nur eigene Mitarbeiter ausbilden, sondern öffnen ihre Schule auch für Kandidaten, die bei einem der sechs anderen Güterzugunternehmen in den Niederlanden tätig werden.

Die ACTS-Lokomotiven 6702 (li.) und 1252 sowie 6703 (re.) warten in Apeldoorn.



Foto: Korthof

BERLINER PARKEISENBAHN

Brandanschlag

● Die Berliner Parkeisenbahn in der Wuhlheide ist am 21. April 2007 Opfer eines Brandanschlags geworden. Sieben von zwölf Wagen und eine Lokomotive verbrannten oder erlitten schwere Schäden. In einem Hilfsgerätewagen wurde auch wichtiges Werkzeug zerstört. Damit steht nur mehr ein sehr eingeschränkter Wagenpark zur Verfügung. Schmerzhaft für die 160 Kinder und 50 ehrenamtlichen Helfer sind nicht nur der Verlust an Wagen und Werkzeugen, sondern auch die drohenden Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen. Die Berliner Parkeisenbahn hofft nun händeringend auf Geld- und Sachspenden. Nur so wird die kleine Bahn, die im vergangenen Jahr ihren 50. Geburtstag feierte, überleben können. Spendenkonto: 13 26 600, BLZ 120 965 97, Sparda-Bank Berlin eG, Infos: www.parkeisenbahn.de.



Foto: Berliner Parkeisenbahn

Opfer sinnloser Zerstörung durch einen Brandanschlag wurde die beliebte Parkeisenbahn in der Berliner Wuhlheide. Jetzt werden Spenden benötigt.

Schnittmengen auf Schritt und Tritt



Dr. Karlheinz Haucke

Erinnern Sie sich eigentlich noch, als einst der Mathematik an den Schulen mit der Mengenlehre der Kampf angesagt wurde? Sie war ähnlich erfolgreich wie die zur selben Zeit verordnete Ganzheitsmethode, die die Legasthenie-Quote in die Höhe schießen ließ.

Wie? Nein, ich beabsichtige kein Traktat über Schulreformen oder Pisa-Studien und schon gar nicht über die Rechtschreibreformation.

Vielmehr fiel mir unlängst auf, welch erstaunliche Schnittmengen einem doch beinahe auf Schritt und Tritt so begegnen. Wenn etwa das Runde ins Eckige soll, trifft das sowohl für den Fußball als auch für manch Modellbahnbastelei zu, ganz zu schweigen von derlei Großversuchen bei der Deutschen Bahn.

Gut, kickende Modell- und Eisenbahner gibt´s natürlich auch und umgedreht manch Hobby-Kollegen unter den Profikickern. Aber wussten Sie zum Beispiel, dass Rockmusiker Rod Stewart auf Tourneen fast immer seine Modellbahn im Gepäck hat? Oder dass Axel Zwingenberger, der Boogie-Woogie-Pianist und Eisenbahn-Enthusiast, in früheren Zeiten mit Ex-Rattle Achim Reichel musizierte?

Sehen Sie! Für mich war neu, dass die Modellbahn ihr Teil dazu beitragen soll, Borussia Dortmund zu sanieren: Der Revierclub ist vor Gericht gezogen, um sagenhafte 7100 Euro von einem Insolvenzverwalter zu erstreiten. Den aus der Konkursmasse einer Firma verkauften H0-Wagen mit BVB-Logo fehlt angeblich die Lizenz – eine Menge, die sich geschnitten hat oder?

Bahnwelt Aktuell

SBB HISTORIC

„Der Kluge reist im Zuge“

Die Spannung unter den versammelten Medienvertretern und Fotografen war groß, was denn da in Göschenen am 26. April 2007 wohl dem Gotthardtunnel entlockt würde. Kurz nach 12 Uhr erschien sie in vollem Glanz, ganz wie anno 1953 abgeliefert: Die Ae 6/6 11402 „Kanton Uri“, Prototyp der legendären Gotthard-Universallokomotiven vergangener Zeiten. Ungewohnt, im Jahr 2007 eine so strahlende Ae6/6 zu sehen, mit „Schnauz“, Wappen und silbern gestrichenem Dach! Zum Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn“ wird die Lok von SBB Historic wieder in Betrieb genommen. Allerdings nur, solange sie fahrtüchtig bleibt. Denn eine Ersatzteilbewirtschaftung ist für die beiden Probeloks 11401 „Tessin“ und 11402 „Uri“ nicht vorgesehen, wie Franz Rust von SBB Historic klar machte. Dafür wird später die 11403 „Schwyz“ ersatzteilbewirtschaftet zu SBB Historic stoßen. Zuvor hatte Stéphanie von Erlach, Geschäftsleiterin SBB Historic, im Depot Erstfeld zur Jahrespressekonferenz geladen: Schwerpunkt der SBB-Historic-Aktivitäten bildet das diesjährige Gotthardjubiläum (MEB berichtete). Seit Anfang April läuft dazu im Verkehrshaus in Luzern die Ausstellung „Alpenqueren“. Neu kann man dort wieder die Ae 8/14 11852 Landilok von innen besichtigen. Die Dampffahrten über den Gotthard vom 31. Mai bis 2. Juni seien praktisch ausgebucht, erklärte von Erlach, deshalb werde die Veranstaltung am 8. und 9. September wiederholt. Beliebt seien auch die Führerstandsfahrten ab Erstfeld im historischen BDe 4/4 1646. Zum weiteren Jubiläum „50 Jahre Trans Europ Express“ stehen diverse Fahrten und Aktivitäten mit dem Vierstromtriebzug TEE RAe II „Gottardo“ an. Und im Bahntreff Interlaken wird mit einer Ausstellung dem bekanntesten SBB-Werber, dem heute 92-jährigen Werner Belmont gedacht, der mit Humor und Sprachtalent von 1954 bis 1980 manch unvergesslichen Spruch prägte, so etwa den noch heute viel zitierten: „Der Kluge reist im Zuge“.


Wie bei der Ablieferung strahlte die Ae 6/6 11402.


Stéphanie von Erlach gratuliert Pascal Mangold, Charly Imfanger und Heinz Truttmann (v. l.). Sie zeichnen für die Wiedergeburt der „Uri“ verantwortlich. Links am Bildrand steht Franz Rust von SBB Historic.

Fotos: Armin Schmutz

Zwischenhalt

■ **Alain Juppé,** französischer Ex-Premier, wurde zum Minister für Verkehr unter dem neuen Präsidenten Sarkozy berufen.

■ **Das Stadler-Waggonwerk in Weiden** wird im Laufe des Jahres wohl endgültig geschlossen: Der Schweizer Hersteller sieht keine Zukunft mehr für das Werk, nachdem ein Auftrag für Fahrzeuge in Bayern nicht nach Weiden gegangen ist.

■ **Für acht Kilometer Strecke** von Aachen nach Montzen (Belgien) kann nun endlich die Elektrifizierung beginnen. Eine entsprechende Vereinbarung unterschrieben DB Netz AG und der belgische Infrastrukturbetreiber Infrabel. Bis Dezember 2008 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

■ **SBB Cargo** baut in Italien und in Deutschland die Kapazität für den Wagenladungs- und Haus-Haus-Verkehr aus. Im Verkehr mit Deutschland hat SBB Cargo die Zahl der Züge zwischen Duisburg und Basel auf zehn Zugpaare pro Woche verdoppelt.

■ **Die Bundesregierung** beschloss am 23. Mai 2007, dass die Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2009 jährlich wieder steigen sollen. Vereinbart wurde eine Rate von 1,5 Prozent.

■ **Die Schnellzugverbindung Stuttgart – Konstanz – St. Gallen** soll es nach Planungen der Kantone St. Gallen und Thurgau sowie des Eidgenössischen Bunds bis zum Jahre 2015 mit zeitgemäßen Zügen und im Taktverkehr wieder geben.

■ **Die Bahnen aus sechs Ländern,** Frankreich, Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, Österreich, und die britische Eurostar planen eine Allianz gegen Billigflieger. Bereits für Dezember dieses Jahres wird der Start angestrebt.

■ **Auf den Ausbau München – Lindau** haben sich Bayern, der Bund und die DB AG grundsätzlich geeinigt. Danach übernimmt Bayern 50 Millionen Euro, die Schweiz 55 Millionen. Die restlichen 95 Millionen Euro soll der Bund. Spätestens 2010 sollen die Arbeiten beginnen.

■ **SPNV-Kunden in Baden-Württemberg** erhalten seit dem 10. Juni 2007 in den Zügen der DB Regio AG keine Fahrscheine mehr. Wer künftig vor Fahrtantritt kein Ticket gelöst hat, muss mit der Zahlung des erhöhten Beförderungsentgeltes von 40 Euro rechnen.

■ **Unter www.wagen-pool.de** bietet die Rail Technology & Logistics GmbH in Magdeburg seit dem 2. Mai 2007 eine Plattform für die kurz- oder mittelfristige Vermietung von Güterwagen an.

■ **Der Vorstand des Netzwerkes Privatbahnen** wurde Anfang Mai geschlossen wiedergewählt. Alter und neuer Vorsitzender ist Hartmut Grasser, Chef der European Bulls Allianz.

■ **PKP Intercity** will in den Jahren bis 2014 rund 1,5 Milliarden Zloty (380 Millionen Euro) für die Beschaffung von 20 Hochgeschwindigkeitszügen à la TGV ausgeben. Sie sollen den Verkehr zur EURO 2012 (Fußball-EM in Polen und der Ukraine) beschleunigen.

BAHNINDUSTRIE

„Eitel Sonnenschein“

● Das Klima in der deutschen Bahnindustrie sei heiter und bleibe es auch, sagt das Beratungsunternehmen SCI und beruft sich auf eine Umfrage. Dreh- und Angelpunkt bleibt für die Unternehmen der Export, klar in Führung sein dabei der asiatische Markt mit China und Indien. Über 80 Prozent der befragten Unternehmen werteten ihre Geschäftslage als gut, der Rest immerhin als zufriedenstellend. Erstmals seit Erhebung solcher Daten habe kein Unternehmen über zu wenige Aufträge geklagt. Neben dem Asien-Markt boome vor allem die Nachfrage in der „EU 15“, den westeuropäischen Ländern, in denen es zunehmend europaweite Ausschreibungen gebe. Deutlich hinter den Erwartungen liege lediglich das Geschäft mit den neuen EU-Staaten in Osteuropa; schwierig sei das Geschäft mit Russland und früheren GUS-Staaten.



Foto: Bergelt

Für eine Lokparade anlässlich „75 Jahre Baureihe 86 in Schwarzenberg“ überführte 106 992 am 12. Mai 2007 die 86 607 von Adorf (Vogtl.) nach Schwarzenberg. Die Aufnahme zeigt das seltene Gespann in Rebersreuth.

NEBENBAHNROMANTIK

Dampf im Madonnenland

● Einen letzten Einsatz auf der als Madonnenlandbahn bekannten Strecke von Miltenberg am Main nach Seckach fuhr die 64 419 am 13. Mai 2007 anlässlich eines Bahnhofsfestes in Walldürn. Seit zwei Jahren fanden auf dieser Strecke immer wieder regelmäßige Dampfsonderfahrten statt, die jedoch in der bisherigen Form bald nicht mehr wiederholbar sind, da während der bayerischen Sommerferien die Strecke (KBS 784) komplett gesperrt wird. Sie erfährt eine vollständige Modernisierung, etliche Kilometer Gleise werden erneuert, Bahnhöfe modernisiert, Rückfallweichen eingebaut und Einfach-KS-Signale als Ersatz für die derzeit noch zahlreichen Formsignale aufgestellt. Auch die noch der Strecke folgende Telegraphenleitung gehört in Kürze der Vergangenheit an.



Foto: Mann

Wer noch einmal das Flair der Bundesbahnzeit erleben möchte, auch mit Triebwagen der Reihen 628 und 642, dem sei zur Eile geraten.

■ **In Sachsen** nutzten im vergangenen Jahr rund sechs Prozent mehr Reisende den Bahn-Freizeitverkehr nach Tschechien. Das teilte DB Regio mit. Allein zwischen Dresden, Zittau und Liberec hätten sich die Zahlen gegenüber 2005 verdreifacht.

■ **Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen** an rund 200 Bahnübergängen sind nicht erforderlich, entschied das EBA. Es genügt, wenn die DB AG für bestimmte Sicherungstechniken ein Verfahren anwendet, bei dem das Stellwerkspersonal mitwirkt.

■ **In Dänemark** plant Arriva, größter Mitbewerber der DSB, eine private Schnellzugverbindung Århus – Kopenhagen. Wann das Angebot starten soll, verriet Arriva noch nicht.

■ **SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbh** ist die neue Bezeichnung der Unternehmen, die in der bisherigen BVO-Bahn GmbH zusammengeschlossen sind. Sitz der Gesellschaft bleibt Oberwiesenthal, die Marken „Fichtelbergbahn“ und „Lößnitzgrundbahn“ bleiben ebenfalls.



Foto: Mons

Ungewöhnliche Präsentation: Der Weltrekord-TGV V 150 (574,8 km/h, siehe MEB 6/07) wurde den Bewohnern der französischen Hauptstadt auf einmalige Art und Weise gezeigt. Nachdem er erst kreuz und quer auf der Seine durch Paris schipperte, konnten die Einwohner vom 13. bis zum 20. Mai den Zug dann auch an einem Kai festgemacht besichtigen.

BAHNWELT AKTUELL

Das österreichische Panzerbataillon 3 verlegte von Wurmbach im Waldviertel nach Thalheim bei Judenburg 130 Mann und zehn Panzer mit dem Militärsonderzug 90154. Als Triebfahrzeug kam die letzte altlackierte 1142.575 zum Einsatz. Für die Mannschaftsbeförderung wurden drei slowakische (ZSR-)Liegewagen angemietet. Am 19. April 2007 passiert der Zug Zeltweg.



Foto: Haslebner

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 22 CDs gewinnen.



Foto: Mike Heger

Die Rurtalbahn-V104 durchfährt am 30. April 2007 den Bf Wiesbaden Schierstein. Eine ehemalige DB-Diesellokbaureihe war Basis für dieses umfassend modernisierte Triebfahrzeug. Von der Ursprungslok wurden nur der Hauptrahmen, die Drehgestelle und Getriebe übernommen. Alle weiteren Komponenten der jetzt 1030 kW leistenden Lok wurden ersetzt. Im Zeitraum von 1997 bis 2003 wurden bisher acht Fahrzeuge im Auftrag einer namhaften Schienenfahrzeug-Handels- und -Vermietungsgesellschaft durch das Service-Center eines bedeutenden Schienenfahrzeugherstellers umgebaut. Die Fahrzeuge sind bei privaten EVU im Einsatz und eignen sich besonders für die Beförderung mittlerer Zuglasten. Wir wollen von Ihnen wissen, aus welcher DB-Baureihe das Fahrzeug hervorging und wie die Typbezeichnung des modernisierten Triebfahrzeugs lautet?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 22 Exemplare der CD „Herzklopfen" verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Christoforus". Gewonnen haben: Preiß, Dietmar, 79350 Sexau; Jaffke, Matthias, 49152 Bad Essen; Langer, Dieter, 10823 Berlin; Wellnitz, Karl-Heinz, 04860 Torgau; Seeberger, Ulrich, 73098 Rechberghausen; Weike, Arno, 61231 Bad Nauheim; Tusch, Klaus, 45892 Gelsenkirchen; Schweers, Ulrich, 40219 Düsseldorf; Krause, Peter, 74072 Heilbronn; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Seidel, Walter, 08371 Glauchau; Sieverding, M., 53757 St. Augustin; Schlüter, Uwe, 31137 Hildesheim; Kurz, Helmut, 95509 Marktschorgast; Gerlach, Manfred, 36452 Kaltennordheim; Erker, Rolf, 04451 Borsdorf; Weißgerber, Alfred, 15326 Zeschdorf; Mittag, Roswitha-Marion, 47137 Duisburg; Seidenath, Robert, 54317 Gusterath; Wittfeld, Otto, 41516 Grevenbroich; Hohlfeld, Dietmar, 98701 Großbreitenbach; Scholl, Günther, 28217 Bremen.

SCHWEIZ

Hupac wächst

Hupac, führendes Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz und Nummer zwei in Europa bei der Beförderung von Containern, Wechselbehältern und Sattelaufliegern auf der Schiene, erarbeitete 2006 Rekordergebnisse. Rund 612000 Straßensendungen beförderte Hupac auf der Schiene, fast 100 000 mehr als 2005, gab Dr. Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrates, anlässlich der Pressekonferenz vom 9. Mai 2007 in Zürich bekannt. Das entspreche 97 täglichen Zügen oder 591000 Straßensendungen/Jahr (10,4 Mio Nettotonnen) sowie sechs täglichen Zügen der Rollenden Autobahn über den Gotthard mit 21000 Sendungen/Jahr (0,4 Mio Nettotonnen). Das führte zu einem Jahresgewinn von plus 7,4 Prozent (CHF 6,96 Millionen). Dazu trugen erhöhte Umschlagkapazitäten und zahlreiche Produkt-Innovationen bei. Seit 2004 werden die Transporte im Angebotsverfahren für alle transalpinen Züge der Hupac ausgeschrieben. Heute zeichnen fünf Bahnpartner für durchgehende Traktion als Hauptfrachtführer verantwortlich: SBB Cargo, Intermodal DB Logistics, Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo (FNC) und „rail4chem". Wettbewerb führe zu marktfähigen Angeboten und steigere die Attraktivität der Schiene gegenüber der Straße, führte Bertschi weiter aus. So wachse der Schienengüterverkehr am stärksten in Ländern, in denen die Liberalisierung am weitesten fortgeschritten sei. Sorge bereite aber der schleppende Verlauf derselben und Behinderungen durch Bahnen, die ihre Vormachtstellung mit protektionistischen Mitteln zu zementieren suchten, etwa in Belgien und Italien. Als Fortsetzung der Wachstumsstrategie werde Hupac in den nächsten Jahren den Wagenbestand um knapp 3000 auf rund 7000 Einheiten erhöhen. Als Voraussetzung dafür sei ferner der Ausbau von Terminalkapazitäten notwendig, unterstrich Hupac-Direktor Bernhard Kunz, so zum Beispiel im Raum Antwerpen, aber auch in Rotterdam, im Rhein-Main-Ruhr-Gebiet oder östlich von Mailand. Primär wird der Ausbau auf der Nord-Südachse stattfinden, aber auch auf der Ost-West-Achse und selektiv in Österreich und Frankreich. Heute verfügt Hupac über 4425 Wagen, 13 Rangier- und Streckenlokomotiven und zehn in Eigenregie betriebene Terminals. Das Unternehmen beschäftigt 396 Mitarbeiter. Die Hupac-Gruppe besteht aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz (Chiasso), Deutschland, Italien, den Niederlanden und Belgien.

Der Schwellenleger

Vom Counter zum Schalter

Dass in der heutigen Zeit, vor allem im Wirtschaftsleben, ohne Englisch nichts mehr geht, ist bekannt. Was aber übel aufstößt, sind unangebrachte und überflüssige Anglizismen, wo es treffende deutsche Wörter gibt. „Denglisch" nennen Sprachhüter solcherart Verwurstung. Ein Denglisch-Vorreiter ist die Deutsche Bahn AG, bei der auserwählte Wartesäle Lounges, Toilette WC-Center oder McClean und Schalter Counter heißen. Das missfiel nun auch Bundestagsabgeordneten der mitregierenden CDU-Fraktion, und sie setzten sich mit Vertretern der Bahn zusammen. „Ohne Not verwirrt die DB AG ihre Kunden mit einer Vielzahl von Anglizismen (...). Es ist richtig, dass internationale Drehkreuze auch für ausländische Gäste verständlich ausgeschildert sind. Aber die eigenen Menschen im Land (...) dürfen nicht vergessen werden", meinten unter anderen die Verbraucherschutzbeauftragten der Fraktion. Die Vertreter der Bahn hätten sogar Verständnis gezeigt und Vorschläge für eine „anwendbare verständliche deutsche Sprache" in Aussicht gestellt. Wird man das Ticket, Verzeihung, die Fahrkarte künftig wieder am Schalter statt am Counter bekommen? Viele DB AG-Kunden würden es wohl dankbar annehmen.



Foto: Sangmeister

In der Nacht vom 28. zum 29. April 2007 wurde ein weiterer Streckenabschnitt der Strecke Halle – Naumburg – Erfurt dem EStW Leipzig zugeschaltet. Gleichzeitig wurde die Blockstelle Schulpforte in derselben Nacht abgerissen.

SCHWEIZ

Prachtexemplar

Eine der schönsten aller erhaltenen 01-Dampfloks wird im schweizerischen Lyss vom Verein Pacific mit großer Umsicht gepflegt und fleißig gefahren. Anlässlich von Unterhaltsarbeiten wurde ein beschädigter Lagerausguss am linken Treibachslager festgestellt. Umgehend wurde die Lok in die BLS-Werkstätte nach Spiez überführt, wo sofort durch Vereinsmitglieder in Zusammenarbeit mit den BLS-Werkstätten mit den Arbeiten begonnen wurde. Die Analyse des Schadens ergab, dass dieser von einer Beinahe-Entgleisung auf einer neu eingebauten Dreischienenweiche im RhB-Bahnhof Untervaz stammte, wo die Lok im Jahr 2006 zu Gast war. Neben dem ausgequetschten Lagerausguss wurde ein Riss im Achslagergehäuse, ein Riss im Achslagerstellkeil sowie als gravierendster und nicht leicht zu behebender Schaden ein Seitenschlag der Treibachse von fünf Millimetern gefunden. Nach den umfangreichen Reparaturarbeiten musste die Dampflok in die BLS-Werkstätte Oberburg überführt werden, um auf der Unterflurdrehbank das Innenmaß zwischen den Spurkränzen nachzudrehen, welches durch den Seitenschlag in Untervaz unter die Toleranzgrenze gefallen war. Am 21. Mai 2007 konnte der Verein die alte Dame nach einmonatigem Werkstattaufenthalt auf eine Lastprobefahrt schicken. Einem weiteren Einsatz der Lok steht nichts mehr im Weg und unter anderem wird sie am 8. September gemeinsam mit der UEF-011066 in Doppeltraktion einen Zug über den Gotthard ziehen.



Foto: Armin Schmutz

Dampflok 01 202 mit BLS-Ae 8/8 273 als Last bei Kiesen (zwischen Münsingen und Thun) am 21. Mai 2007.

Bahnwelt Aktuell

Top und Flop

TOP: Verrücktes Spiel

Die Aktion Münchner Fahrgäste sucht den- oder diejenige, der (oder die) am schnellsten alle S- und U-Bahnhöfe im Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes (MVV) erreicht haben. Dabei dürfen die Linienverkehrsmittel des MVV und die eigenen Füße benutzt werden. MVV, die S-Bahn München, die Münchner Verkehrsgesellschaft und die Bayerische Eisenbahngesellschaft unterstützen die Fahrgäste-Rallye und stellen attraktive Preise zur Verfügung. Infos: www.fahrgaeste.de.

FLOP: Modernes Raubrittertum

Im Bahnhof Sigmaringen findet der auskunftshungrige Fahrgast einen weiteren Meilenstein auf dem steinigen Weg der DB AG zur Servicewüste. Der dortige „Service Store DB", der neben Zeitungen und Reiseproviant auch Fahrkarten verkauft, hat sich wohl von der Pfandregelung für Getränkeflaschen anstecken lassen und verlangt für die Reiseauskunft ein Pfand von unverschämten zwei Euro (!), das lediglich bei einem Fahrkartenkauf angerechnet wird.

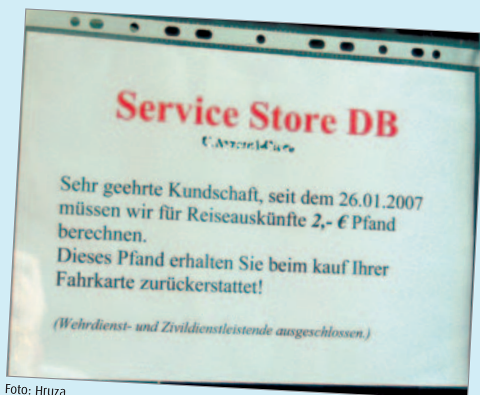


Foto: Hruza

RAILION

Lokmangel


Foto: Mike Heger

Am 8. Mai 2007 beförderte 151 160 einen Ganzzug, beladen mit diversen Stahlerzeugnissen, durch Weiterstadt.

● Weiterhin hoch ist der Bedarf an E-Loks bei Railion Logistics. Das führte unter anderem dazu, dass seit 2006 bereits z-gestellte Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihen reaktiviert wurden und eine Hauptuntersuchung in Dessau erhielten. Im Jahr 2007 wird diese Aktion fortgeführt und es werden auch Fahrzeuge mit vergleichsweise niedrigen Ordnungsnummern der Baureihe 155 einbezogen, die bereits endgültig abgestellt waren. Im Februar 2007 etwa waren acht Maschinen vom Railion-Jungbrunnen betroffen. Gut zwei Jahre währte die Abstellzeit der 151 160, letzte ozeanblau-beige Vertreterin dieser Baureihe, und nach Entnahme diverser Teile wurde bereits über die letzte Fahrt zum Verschrotter spekuliert. Mit Teilen der Unfalllok 151 158 erfolgte nun die etwas überraschende Wiederaufarbeitung und Hauptuntersuchung im AW Dessau einschließlich verkehrsroter Neulackierung und Railion-Logistics-Dekoration.


Foto: Mann

Das Maintal bietet oft eine Fülle von Überraschungen. So tauchten am 28. April 2007 zwei Dieselloks der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS) bei Himmelstadt auf, die auf Überführungsfahrt nach Salzgitter unterwegs waren. Die 1964 bei LHB gebaute 542 erhielt bei Gmeinder in Mosbach eine Hauptuntersuchung und schleppte Lok 383-01, bei der es sich um die ehemalige VPS-Lok 323 handelt, die 1989 an Voest in Linz verkauft wurde. Gmeinder hat diese Lok nun von Voest erworben und an VPS als Ersatzteilspender für die Loks der Baureihe 500 verkauft.

MUSEUMSBAHN

Erstes WCd-Schmalspurbahnfestival

● Was Freunden der sächsischen Schmalspurbahnen und insbesondere der WCd-Linie (Wilkau-Haßlau – Carlsfeld) jahrzehntelang wie ein Traum erschien, soll am 23. und 24. Juni mit dem „1. WCd-Schmalspurbahnfestival" Realität werden: Die Wiederinbetriebnahme des Schmalspurteils im Bahnhof Schönheide Süd (ehemals Wilzschhaus). Dazu wird es einen verdichteten Betrieb Schönheide Mitte – Stützengrün-Neulehn geben. Von Schönheide Mitte nach Schönheide Süd pendeln Busse. Veranstalter sind der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahn und die Museumsbahn Schönheide.

Der Schmalspurteil von Schönheide Süd war kurz vor der Fertigstellung.


Foto: Uden



Foto: Willen

Nachdem bereits seit einigen Monaten die E-Lok Ge 4/4 III 650 bei der Rhätischen Bahn (RhB) für das Projekt Weltkulturerbe Albula- und Bernina-Bahn geworben hatte (siehe MEB 4/2007), folgte am 6. Mai 2007 anlässlich der Einweihung des neuen Bahnhofes in Tirano der Triebwagen ABe 4/4 51 der Berninabahn.

MUSEUMSBAHN

Augsburgs neuer Oldtimer



Foto: Bahnpark

Die E 71 19 wurde im Jahr 1921 von der Firma AEG gebaut und zählt zu den ältesten erhaltenen Elektroloks in Deutschland.

● Das Nürnberger DB-Museum hat mit der E 71 19 eine weitere historische Lokomotive als Leihgabe in den Bahnpark Augsburg überstellt. Die Preußischen Staatseisenbahnen bestellten im Jahr 1912 und 1913 bei AEG insgesamt 27 zweimotorige Güterzuglokomotiven der späteren Baureihe E 71, die zunächst in Mitteldeutschland und in Schlesien eingesetzt wurden. Ab Frühjahr 1928 fuhren die Loks von Basel aus auf der badischen Wiesen- und Wehratalbahn. Nach über 40 Jahren Betriebsdienst wurde am 4. August 1958 die letzte Lok dieser Baureihe abgestellt. Drei Lokomotiven blieben erhalten: Die E 71 28 bereichert die Ausstellung im Deutschen Technikmuseum in Berlin; die E 71 30 gehört zum Verkehrsmuseum Dresden und eben E 71 19.



Foto: Oehler

Auf ihrer Überführungsfahrt zur fälligen Revision ins Dampflokwerk Meiningen bespannte 52 8079 am 19. Mai 2007 noch einmal einen Sonderzug mit Eisenbahnfreunden. Diese Fahrt wurde von „Sonderzugveranstaltungen Andreas Knaak“, Chemnitz organisiert. Die Maschine wird bis September in Meiningen verweilen. Bei wunderbarem Wetter am Samstagmorgen verlässt der Zug den Chemnitzer Hbf.

DBAG

Güterzug-103



Foto: Dollinger

Der Inbegriff der deutschen Schnellzug-Lok im schnöden Güterzugdienst: Bei Überführungsfahrten kommt es immer wieder zu kuriosen Zügen.

● 103 222 durfte am Donnerstag, 3. Mai 2007, einen Kesselwagen von München zurück nach Minden ziehen. Der Kesselwagen wurde gute zwei Wochen zuvor von derselben Lok nach München gebracht, mit Wasser befüllt und an den beiden letzten Aprilwochenenden bei Messfahrten auf der Fuchstalbahn (Landsberg am Lech – Schongau) verwendet. Dort sollten nach Einbau einiger neuer Betonschwellen Radialkräfte gemessen werden. Diesen Messzug rund um den Hohenfurcher Berg bespannte 753 001, die ehemalige 217 001.

PRIVATBAHN

Flirt mit dem Schlackenzug



Foto: Petrovitsch

Eingerahmt von leeren Schlackenwagen durchfährt der Flirt-Überführungszug am 11. Mai 2007 den Bahnhof Völs bei Innsbruck.

● Die als Tochterfirma des österreichischen Baukonzerns Swietelsky im Jahr 2005 gegründete Rail Transport Service GmbH (RTS) beschränkt sich längst nicht mehr nur auf Bauzuglogistik mit den remotorisierten ÖBB-Dieselloks 2143.005 und 032 (2143.003 und 007 befinden sich zur Aufarbeitung in Rumänien). 2006 begann man, zweimal wöchentlich mit einer ES 64 U2 für Holcim Ganzzüge mit Schlacke vom Stahlwerk Linz zum Zementwerk in Lorüns an der Montafonerbahn zu führen. Der aus 21 Vierachsern gebildete Zug wird ohne Vorspann oder Schiebelok in drei Teilen über den Arlberg gefahren. Stadler nutzt neuerdings den Rücklauf des leeren Schlackenzuges zur kostengünstigen Überstellung der für Ungarn bestimmten Flirt der Reihe MAV-5341 (25 kV/50 Hz) Richtung Osten. Der ungarische Flirt hat übrigens Scharfenberg-Mittelpufferkupplungen.



Foto: Emersleben

Seit dem 2. April 2007 besitzt RTS die mehrsystemfähige, attraktiv orange-silberfarben lackierte ES64U4-B1 (1216.901), die auch umgehend in Deutschland zum Einsatz kam: Im Nord-Süd-Holzverkehr nach Österreich passiert die Lok am 19. April 2007 Karlstadt (Main).

MEB-MANN DER ERSTEN STUNDE

Gerhard Arndt (†) verstorben

● Am 14. Mai 2007 verstarb mein Freund Gerhard nach langer mit Geduld ertragener Krankheit in seinem 80. Lebensjahr. Wir kannten uns seit 1949 und sind viele Wege unseres Lebens privat und beruflich gemeinsam gegangen. Er war Eisenbahner, Modelleisenbahner und vor allem Mensch. Seine Familie war ihm höchstes Gut. Sein Weg führte ihn von der Lehre über den Krieg zur Eisenbahn. Ein Jahr gemeinsamer Arbeit (1951) bei einer Ausstellung war Grundstein unserer Freundschaft. Im Auftrag der DR wurde mit Hilfe einer Modelleisenbahn moderne Sicherungstechnik dem breiten Publikum vorgeführt. Gerhard Arndt bekam 1952 den Auftrag, im Rahmen der Gründung der Hochschule für Verkehrswesen die Grundlagen für den Aufbau eines Verkehrsmuseums zu schaffen. Mit großer Zielstrebigkeit begann er, sich um noch vorhandene Exponate aus dem ehemaligen sächsischen Eisenbahnmuseum zu kümmern. Arndt war DMV-Gründungsmitglied und Mitinitiator des MODELEISENBAHNER. Viele Beiträge besonders über afrikanische Bahnen stammten aus seiner Feder. Im Jahr 1956 konnte im einzigen regendichten Saal des Johanneums in Dresden mit den Großexponaten Salonwagen und Lokomotive „Muldenthal" die erste Ausstellung eröffnet werden. Nach und nach wurde das Johanneum wieder aufgebaut. Arndts Bemühungen ist es zu verdanken, dass die große Spur-0-Schauanlage bewundert werden kann. Auch sein Bestreben, eine umfangreiche Sammlung von Blechspielzeug zusammenzutragen, war erfolgreich. Seine profunden Kenntnisse zum Thema Eisenbahn prädestinierten ihn, beratend für die Modellbahnindustrie tätig zu sein. Seit etwa 1968 war er beauftragt, sich gemeinsam mit der DR um die museale Aufarbeitung von Eisenbahnfahrzeugen zu kümmern. Dadurch erhielt er die Möglichkeit, Sonderfahrten und Fahrzeugschauen zu organisieren: Von der MOROP-Fahrzeugschau in Radebeul-Ost bis zur Parade in Riesa 1989. Ein ehrendes Andenken soll ihm von allen, die ihn kennen, gewiss sein. Ich trauere um einen guten Freund, der mir sehr fehlen wird. *Karlheinz Brust*

INSELBAHN

Neue Lok „Aurich" auf Borkum



Foto: Schumann

Auf Probefahrt ist Lok „Aurich" am 26. April 2007 mit einem Personenzug unterwegs.

● Seit Ende April 2007 befindet sich die bei Schöma in Diepholz gebaute Lok „Aurich" auf der Nordsee-Insel Borkum. Die Beschaffung der neuen Lok durch die Borkumer Kleinbahn (BK) erfolgte vor dem Hintergrund der in diesem Jahr vorgesehenen Einführung des Wendezugbetriebes. Bislang wurden die Züge auf Borkum nur von einer Lokomotive bespannt, die am Inselbahnhof und an der Reede jeweils an das andere Zugende umlaufen musste. An beiden Streckenendpunkten ergaben sich bei den Rangierarbeiten bei hohem Reisendenaufkommen immer wieder gefährliche Situationen mit Fußgängern. Mit dem Wendezugbetrieb kann die BK den Verkehr künftig sicherer und schneller abwickeln. Um die beiden im Regelverkehr eingesetzten Züge im Wendezugbetrieb fahren zu können, war allerdings zu den vorhandenen drei Schöma-Neubaulokomotiven „Berlin", „Hannover" und „Münster II" eine vierte nötig.



Foto: Schulz

„Rosa Luxemburg" fährt wieder. Der historische Westwaggon-Triebwagen der luxemburgischen CFL, der bei Arriva-Werke-Nord (ex. Ostmecklenburgische Bahnwerke GmbH) vor kurzem aufgearbeitet wurde (siehe MEB 6/07), konnte planmäßig zum Tag der offenen Tür in Neustrelitz übergeben werden.

ZEITREISE



Foto: Sammlung Schumacher

1910

Der Kleinbahnhof von Memel befand sich nur wenige Schritte vom Hauptbahnhof entfernt.

Die Memeler Kleinbahn

Gegründet am 15. März 1904 von insgesamt vier Gesellschaftern, erschloss die Memeler Kleinbahn-Aktiengesellschaft ab 22. Oktober 1906 das Hinterland der ostpreußischen Stadt bis zur Grenze nach Russland. Vom Kleinbahnhof in Memel führte eine Hauptlinie über 35 Kilometer in südöstlicher Richtung über Clemmenhof und Dawillen bis Pöszeiten. In Clemmenhof bestand ein Abzweig nach Plicken, das nach rund zehn Kilometern erreicht wurde. In Dawillen wiederum gab es eine Zweigstrecke nach Laugallen. Für das insgesamt 50 Kilometer umfassende Netz standen fünf Dampfloks, acht Personenwagen und drei Packwagen zur Verfügung; dem Güterverkehr dienten stolze 78 Waggons! Für den Verkehr in der Stadt und im Hafen gab es auch zwei E-Loks. Außer den Überlandstrecken betrieb die Gesellschaft auch die Straßenbahn in Memel. Letztere wurde schon 1934 eingestellt.



Foto: Schumacher

2006

Noch heute ist das Gebäude eindeutig als Bahnhofs-Empfangsgebäude mit Anbau auszumachen und gut erhalten.

Bahnwelt Aktuell

SPNV

Festival im Taubertal

● Am 13. Mai 2007 trafen sich historische und moderne Fahrzeuge auf Schiene und Straße zum ersten ÖPNV-Informationstag im und um den Bahnhof Lauda. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar und lokale Busunternehmen präsentierten ihr Angebot. Es gab Musik und ein gut organisiertes Rahmenprogramm sowie viele Informationsstände zum Thema öffentlicher Nahverkehr sowie zum touristischen Angebot der Region Main-Tauber. Pendelfahrten, für die gewöhnliche Fahrscheine galten, wurden zwischen Wertheim und Bad Mergentheim mit dem Stuttgarter Rössle VT 12.5, zwischen Geroldshausen und Osterburken mit dem SVG-ET 65 006 sowie mit dem Ferkeltaxi der Schwarzatalbahn zwischen Lauda und Tauberbischofsheim angeboten. Ausgestellt war zusätzlich der so genannte Theaterzug, 642 124 der Westfrankenbahn, der während einer Feierstunde auf den Namen „Liebliches Taubertal" getauft wurde. Zeitweise wurde es eng auf den Bahnsteigen, da zahlreiche Besucher die Angebote nutzten.



Foto: Mann

Begehrt waren die Mitfahrten mit den historischen Tw.



Foto: Neumann

Der Diplodocus carnegii wurde für sechs Wochen im Berliner Hauptbahnhof ausgestellt und war damit schon vor der Wiedereröffnung des Sauriersaals des Naturkundemuseums am 13. Juli zu sehen. Das aus 250 Knochen bestehende, 27 Meter lange und 4,50 Meter hohe Skelett wurde bis zum 29. Mai auf einem dreieinhalb Meter hohen Podest gezeigt. Die DBAG hatte den Transport des Sauriers aus Kanada, wo er restauriert wurde, gesponsort und durfte ihn deshalb zeigen.



Foto: Piplack

Am 13. Mai 2007 startete die zweite Fahrt auf der Angertalbahn, veranstaltet von „railflex-event" (angertalbahn.com). Diesmal zog Lok „MAX" der Bahnen der Stadt Monheim den Sonderzug. Die Fahrt ging von Ratingen-Ost über Essen, Duisburg, Abzw Tiefenbroich. Der Zug passiert gerade Hofermühle.



Foto: Henschel

Am 2. Juni 2007 feierte der neue Bochumer Hauptbahnhof seinen 50. Geburtstag. Am selben Tag wurde vor 50 Jahren auch der elektrische Inselbetrieb zwischen Düsseldorf und Hamm aufgenommen. Der DBAG war dieses Jubiläum keine Würdigung wert. Einige Tage vor dem 50., am 20. Mai, war der Hbf Kulisse für 103 184 mit ihrem TEE-Zug auf dem Weg von Warnemünde nach Bonn.

VOSSLOH

Zwei G2000 auf Abwegen

● Ende April und Anfang Mai waren kurz nacheinander zwei fabrikneue, für die Leasinggesellschaft Angel Trains Cargo (ATC) bestimmte G 2000 von Vossloh vor planmäßigen Güterzügen der Seehafen Kiel (SK) im Raum Kiel anzutreffen. Zunächst bespannte für wenige Tage die schon in den Hausfarben des zukünftigen Leasingnehmers Euro Cargo Rail SAS (ECR) lackierte silbergraue G 2000 die werktäglichen Güterzüge auf der ehemaligen Kiel-Schönberger Eisenbahn (KSE). Auch die Anfang Mai kurz bei SK als Planlok beschäftigte G 2000 (Fabrik-Nr. 5001617/2006) wird zukünftig außerhalb Deutschlands aktiv sein. Sie hat Frankreich- und Belgien-Zulassung und präsentierte sich noch im ATC-Farbkleid.



Foto: Krause

Am 28. April 2007 überquert die zukünftig für ECR zwischen Frankreich, Belgien und den Niederlanden verkehrende G 2000 (Fabrik-Nr. 5001640/2006) vor dem werktäglich verkehrenden Kombi-Shuttle der SK die 75 Meter lange und über 100 Jahre alte Schwentinebrücke der ehemaligen KSE.

Foto: Emersleben



Auf zwei alten Gleisen rollt der Verkehr an der Yenidze vorbei, vorn die südliche Brückenwanne.

Erneuerung von Kopf bis Fuß

Bahn-Renaissance für die Barockstadt

Dresdens Eisenbahnknoten erhält eine grundlegende Verjüngungskur: Mit neuen Gleisanlagen und moderner Sicherungstechnik sowie sanierten Bahnhöfen soll er sich rüsten. →

Foto: Bellingrodt/Slg. Schumacher



1936

Hochmodern waren die Eilzug-Triebzüge wie hier Et 158 Leipzig – Dresden. Beheimatet waren die Triebwagen im Bw Pieschen.

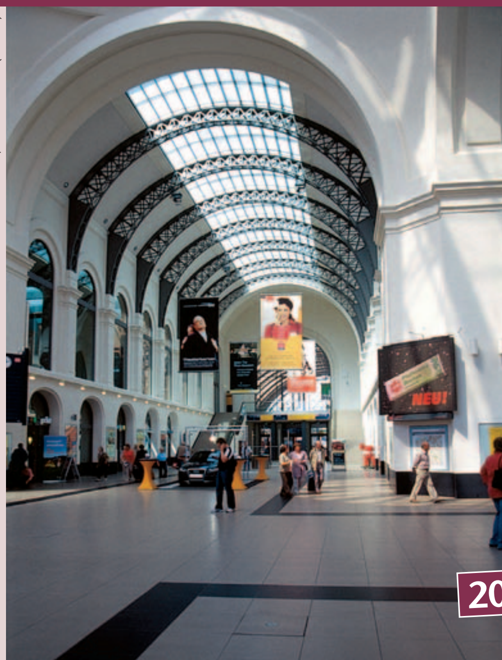
Der Hauptbahnhof – Das Tor in die Altstadt

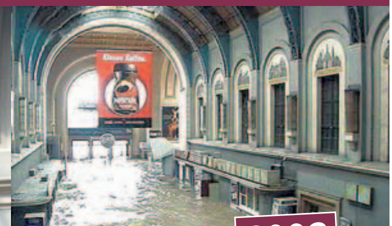
Foto:

Die Eingangshalle: Eisenbahn-Geschichte in Bildern

Den endgültigen Entwurf für das Empfangsgebäude mit seiner repräsentativen Eingangshalle lieferten die Bauräte Ernst Giese und Paul Weidner. Sie sahen den Haupteingang an der Prager Straße und zwei seitliche Eingänge an der Wiener und der Strehlener Straße vor. Vom Durchgang aus erreichte man die Hochgleise in der Süd- und in der Nordhalle, während die Kopfbahnsteige in der Mittelhalle niveaugleich waren. Eine außen und innen reichlich verzierte Kuppel war nicht nur ein Blickfang, sondern ließ auch Tageslicht in die Halle fallen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Kuppel vereinfacht und mit Schiefer eingedeckt. Die Fenster in der Längshalle wurde mit Wappen sächsischer Städte verziert, die von Dresden aus erreicht wurden. Erst mit der Sanierung erhielt auch die Eingangshalle wieder Helligkeit und Transparenz zurück. Die nunmehrige Kuppel aus Glas kann als eine gelungene Symbiose von Historie und Moderne angesehen werden.

Fotos: hb, K. Habermann (kl. Foto)





Anstelle der Halbrund-Fenster ließ die DR in den 1950er-Jahren Motive von sächsischen Städten in der Längshalle anbringen. Letztere wurde im August 2002 vollständig unter Wasser gesetzt (kl. Foto). Nach der Neueröffnung bietet sich ein großartiger Blick durch zur Mittelhalle.

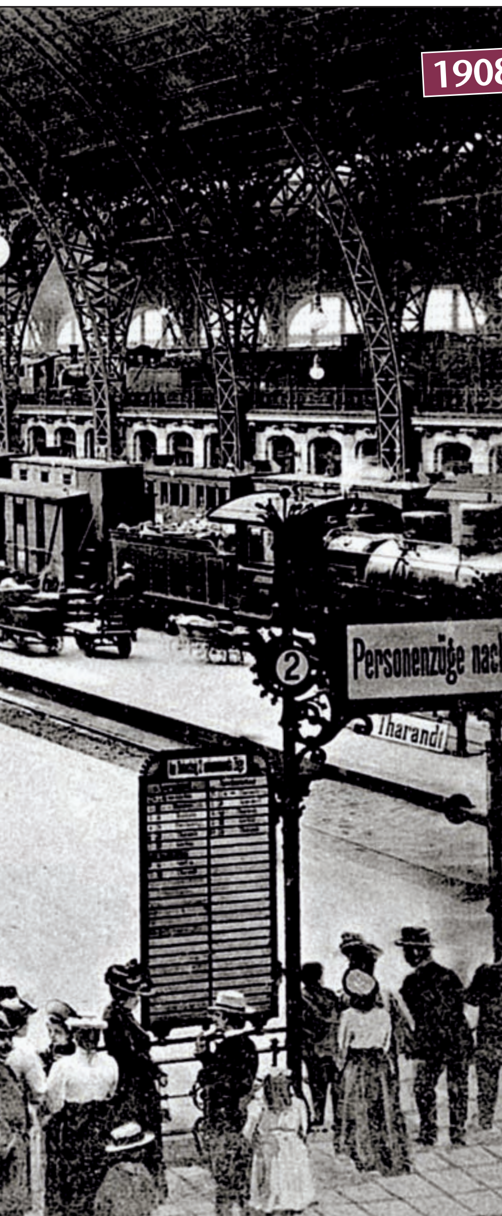
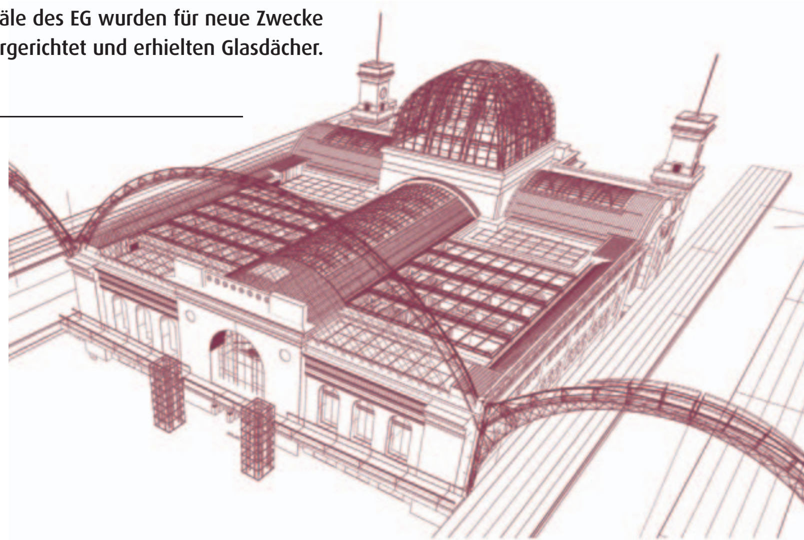


Foto: Slg. Schumacher

1908 Die Mittelhalle des Hauptbahnhofes gehört mit 59 Metern Spannweite, 30 Metern Höhe und 173 Metern Länge zu den größten Bahnhofshallen in Deutschland. Lange Jahre dunkel und schmutzig, erhielt sie nach der Sanierung und der Teflonbespannung endlich Helligkeit und Weite zurück (li.)



Die Säle des EG wurden für neue Zwecke hergerichtet und erhielten Glasdächer.

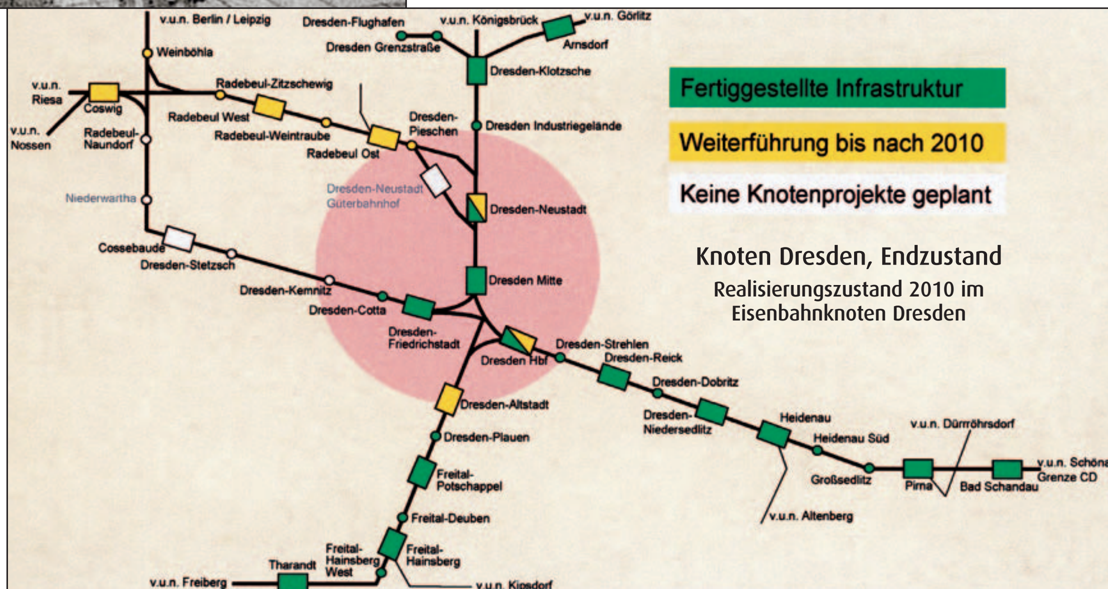
Bild: DB AG

Dresden war ein Endpunkt der ersten deutschen Ferneisenbahn und somit von Beginn an ein Motor für die Eisenbahngeschichte und die wirtschaftliche Entwicklung Sachsens. Mehrfach mussten die Bahnanlagen umgebaut und erweitert werden, um dem rasant steigenden Verkehr für Güter wie für Personen standzuhalten. Wie in anderen rapide wachsenden Großstädten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren auch in Dresden die Endbahnhöfe der einzelnen Bahngesellschaften rasch hinter den Erfordernissen zurückgeblieben.

Schließlich wurden zwischen 1890 und 1901 die Bahnanlagen vollständig umgestaltet, Strecken wie Bahnhöfe zentralisiert und neu gebaut. So entstanden die Bahnhöfe Friedrichstadt als zentraler Rangierbahnhof (1890 bis 1894), Hauptbahnhof (1892 bis 1898) und Neustadt (1898 bis 1901). Hinzu kamen die erforderlichen Behandlungsanlagen für Triebfahrzeuge und Wagen. Das Bw Dresden-Altstadt war in seinem endgültigen Ausbauzustand mit vier Ringlokschuppen eines der größten Bw in Deutschland überhaupt.

„In der damaligen Zeit sind Planungen entstanden, die von Weitsicht waren und auf deren Grundlage wir auch in der jetzigen Zeit die Renaissance der Bahn durchführen", zeigt sich Hans-Jürgen Lücking, DB-Konzernbeauftragter für die Region Südost (Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen), beeindruckt. (Siehe auch Interview auf Seite 24/25.) Wie weitsichtig, formuliert er so: „Im Gegensatz zu den neuen Bahnanlagen in Berlin (siehe MODELLEISENBAHNER 7/2006, d. Red.) wird in Dresden auf dem gleichen Planum gearbeitet. Die bisherigen Bahnhöfe in Dresden behalten ihre Funktionen. Sie bekommen teilweise eine andere Dimension oder haben sie schon."

Eine Besonderheit gibt es so nur in Dresden: Die Halbmillionenstadt hat mit Hauptbahnhof und Neustadt zwei in etwa gleichberechtigte Fernbahnhöfe; beide sind auch relativ nah zu Altstadt (Hauptbahnhof) und Neustadt. Diese nun über ein Jahrhundert bewährte Konstellation wurde nur nach dem Zweiten Weltkrieg kurzzeitig in Frage gestellt, wobei es mehrere Überlegungen gab. Diese reichten von der Aufwertung des Bahnhofes Dresden-Neustadt zum neuen Hauptbahnhof über die Errichtung eines Zentralbahnhofes am Standort Wettiner Straße/Bahnhof Mit- →



Grafik: DB AG

Ab Hauptbahnhof nach Berlin, Leipzig, Prag und Hof

Foto: hb

2002



1932

Foto: Slg. Schumacher

An den Ausgang Richtung Altstadt über den Wiener Platz schloss sich viele Jahrzehnte der Überland-Kraftomnibusbahnhof an.



2004

Foto: Emersleben

Heute erreicht man fußläufig – nur von Straßenbahngleisen unterbrochen – vom Hauptbahnhof die Altstadt Richtung Prager Straße.



Foto: Emersleben



Foto: Slg. Schumacher

Von der Hohen Brücke hatte man einen guten Blick auf das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes. Ganz rechts befinden sich die Güterdurchfahrgleise mit separater Halle. Sie wurde nach den Kriegszerstörungen nicht wieder aufgebaut. Das kleine Foto zeigt die eingerüsteten Hallen einen Tag nach der Weißeritz-Flut vom 13. August.

te bis hin zum Bau von Kehrschleifen südöstlich des Hauptbahnhofes, um Betriebsabläufe zu beschleunigen.

Letztlich blieb auch der Deutschen Reichsbahn in der DDR nichts anderes übrig, als auf dem vorhandenen Planum und mit den gegebenen Bahnhöfen den Eisenbahnverkehr abzuwickeln. Dabei verdient Erwähnung, dass der wachsende Verkehr auf nur teilweise wiedererrichteten Gleisanlagen abgewickelt wurde. So gab es selbst nach der Elektrifizierung des Elbtals Richtung Bad Schandau 1976 ab dem Dresdner Hauptbahnhof nur zwei Streckengleise, auf denen sich Fern-, Güter-, Vorort- und S-Bahn-Verkehr abspielten!

Bahnhöfe und Gleisanlagen wurden so weit wie möglich den Erfordernissen der Zeit angepasst. 1952 wurden im Hauptbahnhof die Nord- und Südhalle saniert, 1957 bis 1959 folgte die Mittelhalle. Der Bahnhof Neustadt, durch Kriegsschäden weniger in Mitleidenschaft gezogen, wurde zu Beginn der 1970er-Jahre umfassend umgebaut.

In den 1960er- und 1970er-Jahren hat man die Eisenbahnanlagen teilweise auch sicherungstechnisch modernisiert, und zwischen 1966 (aus Richtung Chemnitz) bis 1971 (Strecke Dresden – Leipzig) wurde der Dresdner Knoten elektrifiziert. Neue Zugzielanzeiger, Fahrkartendrucker und -automaten sowie die Elektrifizierung der Magistrale nach Berlin standen in den 1970er- und 1980er-Jahren auf dem Programm.

In Bezug auf den Personenverkehr markiert der Winterfahrplan 1973/74 einen wichtigen Punkt: Auf den Streckenabschnitten Dresden Hauptbahnhof – Tharandt sowie Pirna – Hauptbahnhof – Neustadt – Meißen-Triebischtal startete der S-Bahn-Verkehr, mit 30-Minuten-Takt (damals hieß es „systematischer Fahrplan"), unter Einbeziehung der Fernpersonenzüge und ab 29. September 1974 mit S-Bahn-Sondertarif.

Als sich nach Wende und Wiedervereinigung die Verkehrsziele und -ströme neu ordneten und es zu Einbrüchen im Personen- wie im Güterverkehr kam, war schnell klar, dass Bahnanlagen und Bahnhöfe in Dresden in ihrer bisherigen Form einer grundlegenden Erneuerung bedurften. Die Fernbahnhöfe waren zu dunklen und unattraktiven Orten geworden, manches Stellwerk tat seit 90 und mehr Jahren Dienst, und auch die Übergänge zum städtischen Nahverkehr waren mancherorts lang, unansehnlich und umständlich.

Ab 1991 begann die damalige Deutsche Reichsbahn mit Bestandsaufnahmen, Zielformulierungen und ersten Planungen für den künftigen Eisenbahnverkehr. Doch nicht allein die DR (ab 1994 die DB AG) führte Planungsarbeiten durch.

So war der Freistaat Sachsen laut Regionalisierungsgesetz nun zuständig für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für seine Landeshauptstadt beschloss er, dass deren S-Bahn ausgebaut werden sollte: Auf eigenem Gleiskörper, mit neuen Fahrzeugen, neuen und modernisierten Zugangsstellen und auf einem Netz mit den Linien S1 Schöna – Meißen, S2 Heidenau – Flughafen und S3 Dresden – Tharandt.

Am 26. April 1996 unterzeichneten der Freistaat Sachsen und die DB AG den →



Auf den unteren Gleisen in der Mittelhalle starteten die Züge in Richtung Görlitz, Leipzig und Chemnitz. Gewissermaßen ein Treffen von Behelfspersonenwagen sehen wir auf den Fotos vom Interregio nach Wroclaw (li., mit PKP-Abteilwagen) und einem Personenzug mit MCi-Zweiachsern (re.) hinter 65 1057 mit Giesl-Ejektor.



Foto: Weigel/Slg. Schumacher

Altstadt und Neustadt verbindet die Marienbrücke

1936

Die Marienbrücke diente Altmeister Bellingrodt wiederholt als Fotomotiv, so als er 61 001 mit dem Henschel-Wegmann-Zug ablichtete. Seit April 2004 (kl. Foto mit einem der ersten Züge) ist sie fast neu gebaut und fünfgleisig wieder in Betrieb.

Von Wettiner Straße nach Dresden-Mitte

Anders als etwa Hamburg-Dammtor oder bis 1945 Alexanderplatz und Friedrichstraße in Berlin diente der Bahnhof Dresden Wettiner Straße Zeit seines Bestehens ausschließlich dem Vorortverkehr. Gleichwohl war er mit zwei Inselbahnsteigen und großzügiger Bahnhofshalle (siehe Bild ganz rechts) so angelegt, dass er im Bedarfsfalle auch als Haltepunkt für den Fernverkehr hätte dienen können. Die für die Abfertigung der Reisenden (und früher auch des Gepäcks) notwendigen Räumlichkeiten wurden unterhalb der Gleis- und Bahnsteiganlagen angeordnet. Die Bahnsteige wurden über Treppen erreicht, es gab nur westseitige Ausgänge zur Jahnstraße. Vollendet wurde der Bahnhof in seiner ursprünglichen Anlage im Jahre 1898. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Bahnsteighalle stark beschädigt und bald darauf abgebrochen. Jahrzehntelang gab es nicht einmal Bahnsteigdächer im nunmehrigen Bahnhof Dresden-Mitte. Zufriedenstellen konnten auch die Übergänge zu Straßenbahn und Bus nicht, denn es waren stets einige hundert Meter zu Fuß zurückzulegen. Seit dem Jahre 2001 wurde am Komplex Dresden-Mitte – Marienbrücke gebaut, der Bahnhof Dresden-Mitte wandelte sein Gesicht vollständig. Die Dresdner Verkehrsbetriebe waren in gewisser Weise in Vorleis-tung gegangen und ordneten eine neue Straßenbahnhaltestelle direkt unter der westlichen Straßenbücke an. Für den Eisenbahnbetrieb standen zeitweilig nur zwei (Bild links), wenige Wochen gar nur ein Gleis, zur Verfügung. Sämtliche Anlagen wurden komplett entkernt, neue Brücken eingeschoben und neue Bahnsteige



Foto: Emersleben

2004 standen lediglich zwei Gleise zur Verfügung, hinten der Hp. Mitte.

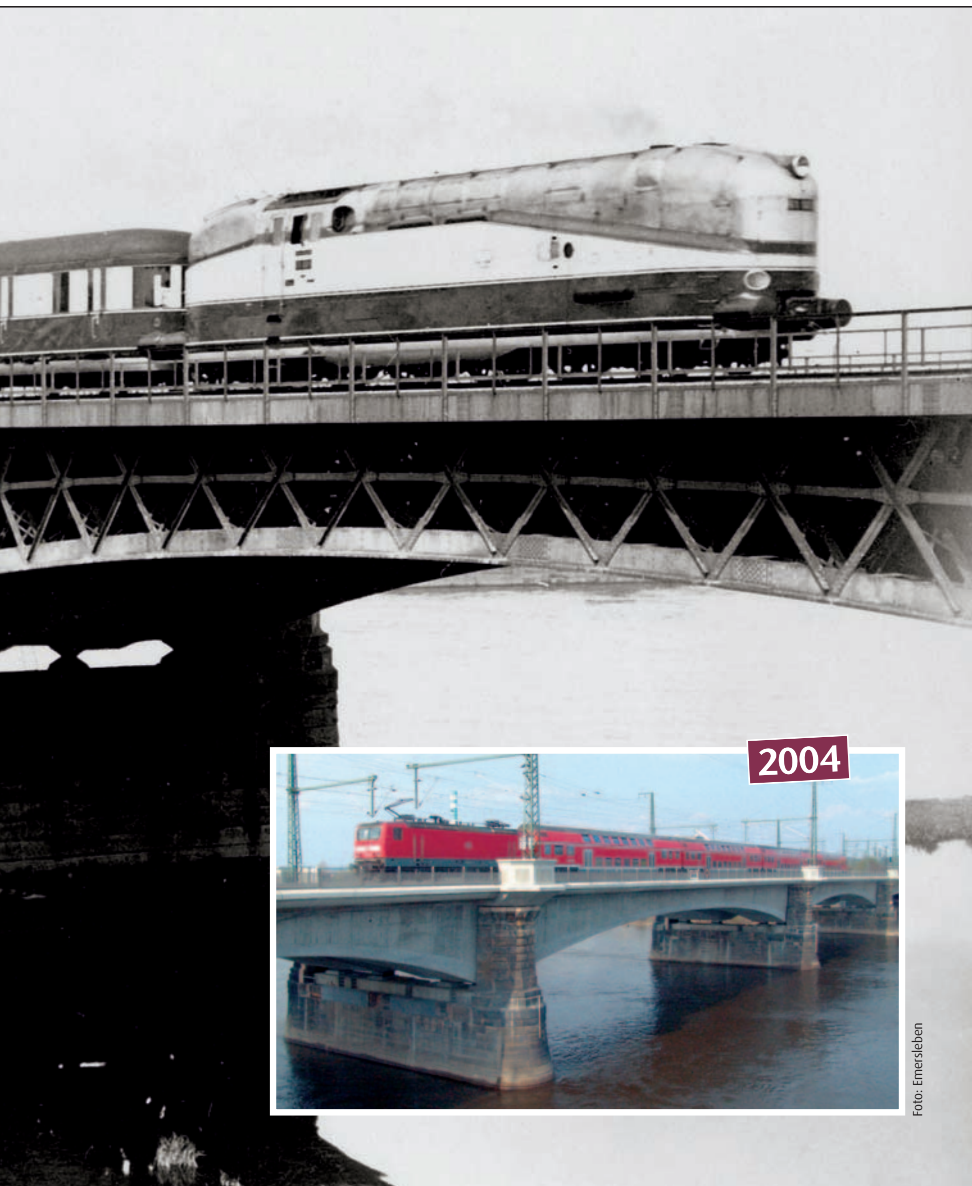


Foto: Emersleben

Foto: Bellingrodt/Slg. Schumacher

Bau- und Finanzierungsvertrag für die künftige S-Bahn in Dresden.

Ab dem 24. Mai 1998 trat ein neuer Akteur auf: Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) war von da ab für die Koordinierung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Großraum Dresden zuständig. Der neue Oberelbetarif löste die einzelnen Nahverkehrstarife sowie den S-Bahn-Tarif der DBAG ab.

Am 1. Oktober 1996 begannen die Arbeiten im Knoten mit einem ersten Spatenstich im Bahnhof Pirna. Richtig los ging es dann allerdings erst 1999. Im Juli 2001 wurde der erste Abschnitt Pirna – Dresden-Niedersedlitz in Betrieb genommen, bis Ende 2004 war der viergleisige Ausbau Pirna – Hauptbahnhof abgeschlossen. Die Ferngleise sind seither mit maximal 160 km/h, die S-Bahn-Gleise mit 120 km/h befahrbar. In Dobritz, Reick und Zschachwitz entstanden neue S-Bahn-Stationen mit Mittelbahnsteig und kurzem Übergang zum ÖPNV.

Nahe des World-Trade-Centers, an der Freiberger Straße, entstand ein komplett neuer S-Bahn-Haltepunkt, und mit der Flughafen-S-Bahn wurde gar eine Strecke neu errichtet. Letztere folgt der 1998 stillgelegten Strecke nach Grenzstraße, weitere 1,3 Kilometer Gleis bis ins Flughafen-Terminal wurden neu geschaffen.

Eine eher stille Revolution vollzog sich ab August 1998, als in Pirna das erste elektronische Stellwerk (EStW) in Betrieb ging. Wie die EStW in Hauptbahnhof (Oktober 2000), Heidenau (Juli 2001) und Dresden-Reick ➔

mit Dach errichtet. Im Frühjahr 2003 ging der neue Bahnsteig 1/2 in Betrieb, der bis auf wenige Ausnahmen dem S-Bahn-Verkehr dient. Ihm folgte ein Jahr später Bahnsteig 3/4, der dem Regionalverkehr vorbehalten ist. Beide Bahnsteige haben jetzt auch ostseitige Ausgänge zur Friedrichstraße. Komplett gewandelt hat sich das Umfeld des Bahnhofs. Neben der Yenidze einem ehemaligen Tabakkontor und heutigem Büro- und Kulturhaus, war das in den 1950er-Jahren errichtete Kühlhaus eine Art Wahrzeichen neben dem Bahndamm (Bild Mitte). Es stand nach der Wende jahrelang leer und ist nun beseitigt.

Foto: Weigel/Slg. Schumacher



Neben der Yenidze war das Kühlhaus ein markanter Punkt (1958).

Foto: Slg. Schumacher



Von der Halle des Bf Wettiner Straße überlebte nur ein Eckturm.

Bahnhof Neustadt – Mustergültig rekonstruierte Hallen



Foto: hb

„Darauf sind alle Beteiligten stolz"

Herr Lücking, schauen wir ein wenig zurück: Wann begann nach der Wende der Planungsprozess für den Eisenbahnknoten Dresden?

Es ging recht zügig voran. Ich erinnere mich, dass es Gespräche bereits 1991/1992 gegeben hat mit der Überlegung: Wie gestalten wir den Verkehr in Bezug auf die Angebote Personennahverkehr, Personenfernverkehr und Güterverkehr? Aufgrund der neuen Gesetzlichkeiten wurden die Länder in die Planungen einbezogen.

Die Frage stand: Was wollen die Aufgabenträger des SPNV?

Bestandteil dieser Planungen waren eigene Gleise für die S-Bahn: In Pirna beginnend über Dresden-Hauptbahnhof bis Dresden-Neustadt. Dieser Ausbau soll bis Coswig fortgeführt werden.

Und wann begannen die Arbeiten tatsächlich?

1996 wurde in Pirna der erste Spatenstich vollzogen. Zehn Jahre später sind viele der Planungen realisiert, und wenn man sich heute die Dresdner Anlagen anschaut: Sie sind nicht mehr wiederzuerkennen.

Wie sieht es in den nächsten Jahren aus?

Der Abschluss des Bauvorhabens Dresden-Hauptbahnhof bis Ende 2007, der Ausbau Dresden-Neustadt bis 2011 und die viergleisige Weiterführung bis Coswig bestimmen in den nächsten Jahren das Investitionsgeschehen.

In welcher Höhe sind Gelder in den Ausbau des Bahnknotens Dresden geflossen?

In den Knoten Dresden sind seit 1996 rund 1,6 Mrd. Euro hineingeflossen, in alle Baumaßnahmen, die wir insgesamt gemacht haben. Das beinhaltet Infrastrukturmaßnahmen für das Netz, aber auch für die Bahnhofsgebäude. Die Finanzierung erfolgte durch den Bund und den Freistaat Sachsen. Ein Teil von rund zehn bis 15 Prozent sind Eigenmittel der Bahn.

Mit der Bestellung von 53 neuen Wagen ist die Entscheidung, Dresdens S-Bahn mit lokbespannten Dopppelstockzügen zu fahren, gefallen. Erläutern Sie bitte einige Hintergründe.

Der Freistaat und der VVO haben sich für lokbespannte Doppelstockzüge entschieden. Wenn man sich das zur Hauptverkehrszeit oder am Wochenende im Elbtal anschaut, rechtfertigt das diese Entscheidung.

Eine andere Frage: Zu welchen Einschränkungen im Betrieb



1929

Kaum minder bedeutend als der Hauptbahnhof ist Dresden-Neustadt, der zweite zentrumnahe Fernbahnhof in Sachsens Landeshauptstadt. Wo bis vor kurzem noch Kraftwagen parkten, können Fußgänger heute ungestört über den neu gestalteten Schlesischen Platz gehen. Nun werden Gleisanlagen und Sicherungstechnik erneuert.

Foto: Slg. Schumacher

(August 2003) sowie künftig Dresden-Neustadt werden alle EStW von der Betriebszentrale in Leipzig aus gesteuert.

Als weiteres sichtbares Zeichen der Erneuerung wurden von Juni 2001 bis Mai 2002 Bahnsteighalle und Empfangsgebäude in Dresden-Neustadt rekonstruiert. Seither herrschen Licht und Weite, wo man vorher eher an einen Bunker erinnert wurde.

Anfang 2001 begannen die Arbeiten am Dresdner Hauptbahnhof. Sie gestalteten sich überaus kompliziert und wurden in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt. Allein die Sanierung des Hallendaches (nach Entwürfen von Sir Norman Foster) erstreckte sich bis Oktober 2005. Nord- und Südhalle wurden vollständig entkernt, die Tragwerke für die Gleise völlig neu errichtet. Für die Reisenden bedeuteten die Umbauten mehrjährige Provisorien wie ein Reisezentrum in Behelfscontainern und nur eingeschränkte Service- und Einkaufsmöglichkeiten.

Ebenfalls seit 2001, begonnen im September, waren die Arbeiten an der Marienbrücke in vollem Gange. Die neue südliche Brücke war kurz vor der Vollendung und die komplett sanierte Albertbahn nach Tharandt stand kurz vor der Eröffnung, als es am 12. und 13. August 2002 zu den verheerenden Unwettern und Hochwassern unter anderem der Weißeritz kam. Tage später drohten die Wassermassen der Elbe die noch nicht fertiggestellte neue Marienbrückenseite zu gefährden. Lokführer hatten die Idee, mit schweren Ex-DR-V 200 auf die Brücke zu fahren. „Traut Ihr Euch da herauf?“, erinnert sich Hans-Jürgen Lücking an das Gespräch mit den Meistern. „Ich kann doch nicht sagen: Anweisung, fahr die Loks dahin, wenn ich weiß, ich setze womöglich Leben aufs Spiel!“ Die Lokführer fuhren, die Brücke hielt, und die Marienbrücke wurde im April 2004, mit etwa einem Dreivierteljahr Verspätung, mit vorerst vier Gleisen neu in Betrieb genommen. Das fünfte, dem Güterverkehr vorbehaltene, liegt seit Jahren bereit. Es wird mit der Umgestaltung von Dresden-Neustadt in Betrieb gehen.

Der Bahnhof Dresden-Neustadt ist der letzte richtig große Brocken, der im Dresdner Eisenbahnknoten noch umzugestalten ist, genauer: Gleis- und Bahnsteiganlagen und auch hier Anschluss an ein EStW. Der bisherige Richtungsbetrieb wird in einen Linienbetrieb umgewandelt: Die Gleise 1 und 2 dienen künftig der S-Bahn in beiden Richtungen, Gleise 3 und 4 Regionalzügen. Die Gleise 5/6 und 7/8 erhalten erheblich längere Bahnsteige und sind dem Fern- →



2005

Foto: Emersleben

Einem Neubau gleich kommen manche Arbeiten wie hier in der Hauptbahnhof-Südhalle.



Wieder ein Reiseziel mit sehenswertem Eingangstor.

kam es durch die mehretappigen Bauarbeiten selbst?
Wir haben ein Bau- und Betriebsprogramm, das die Möglichkeiten der Infrastrukturnutzung bestimmt. Es erfolgt eine Abstimung von DB Netz mit den Reiseverkehrs- und Güterverkehrsunternehmen und den SPNV-Aufgabenträgern. Das ist leichter gesagt als getan, wenn beispielsweise zwischen Dresden Hbf und Mitte statt drei oder vier Gleisen vorübergehend nur eins zur Verfügung steht. Natürlich haben wir und die Beteiligten hin und wieder Herzklopfen gehabt, ob Theorie und Praxis zusammenpassen. Es gab aber keine dramatischen Komplikationen. Ich erinnere mich an eine Schlagzeile der Bild-Zeitung Dresden, als wir veröffentlichten, der Hauptbahnhof muss 80 Stunden gesperrt werden: ‚Bahn-Chaos ist zu erwarten.‘ Am 12. 8. 2003 war alles zu Ende, und am 13. 8. titelte Bild: ‚Bahn-Chaos ist ausgeblieben!‘ Darauf sind alle Beteiligten stolz.

Welche Rolle spielt die installierte EStW-Sicherungstechnik?
Die Leistungsfähigkeit dieser Sicherungstechnik ermöglicht eine intensivere Nutzung der Infrastruktur. Ab Pirna bis Dresden-Neustadt liegen jetzt vier bis sechs Gleise, die in allen Richtungen im signalisierbaren Betrieb nutzbar sind. Das alles kostet Intelligenz: Es zu planen und so zu realisieren, dass es am Tag der Inbetriebnahme funktioniert. Da können wir uns keine Fragezeichen erlauben.

Inwieweit hat das Hochwasser von 2002 die Arbeiten im Dresdner Knoten verzögert?
Die Baumaßnahmen im Hbf verzögerten sich um mehrere Monate, weitere Investitionsmaßnahmen wie die Marienbrücke ebenfalls. Die Sachsenmagistrale war in Abschnitten über ein Jahr gesperrt. Daran denke ich nicht gern zurück. Aber an das, was all unsere sächsischen Eisenbahner dann geleistet haben, denke ich gern zurück. Das war phantastisch.

Herr Lücking, vielen Dank für das Gespräch.



Foto: hb

V.r. Hans-Jürgen Lücking, Erika Poschke-Frost (DB-Pressestelle) und Redakteur Henning Bösherz im DB-Konzernbüro in Leipzig.

Neue Zeiten: Die Steuerung aller Anlagen erfolgt in Leipzig

1960

Aus Richtung Leipzig, Görlitz oder Berlin kommend, halten die Züge zuerst im Bahnhof Neustadt. 18 007 war bereits im Personenzugdienst zu finden, hinter der Lok läuft ein Beute- oder Fremdwagen. Das Hallendach wurde bereits 2001/2002 komplett saniert (kl. Foto).

2007



Foto: hb

Besondere Triebfahrzeuge in Dresden

In den früheren Dresdner Bw waren schon immer außergewöhnliche Triebfahrzeuge (Tfz) beheimatet, man erinnere sich nur an die XXHV (19.0 „Sachsenstolz"), die ITV (98.0 „Kreuzspinne) oder die beiden 61. Auch nach der Wende hatten in Dresden spezielle Tfz ihre Heimat oder kamen regelmäßig hierher – und zwar zeitweilig nur hierher. Die 1991 ausgelieferten 19 Serienmaschinen der Zweisystem-E-Lok 230 (ab 1992 180) kamen mit dem Prototyp nach Friedrichstadt, das seit 1967 Bestandteil des Bw Dresden war. Von hier aus starteten sie nach Prag und Lovosice, nach Berlin und Seddin. Die ab 1992 für 160 km/h ausgebaute Strecke nach Berlin schränkte zwar deren Reisezugleistungen ein, doch blieben die 20, heute 19 Loks stets in Friedrichstadt beheimatet. Der Prototyp ist heute als 371 201 bei der ČD im Einsatz. Auch die vier 252-/156-Prototypen waren in Friedrichstadt stationiert. Die als Ablösung für die 242/142 und Ergänzung für die 250/155 gedachten sechsachsigen Maschinen gingen nicht in Serie. Von Dresden aus kamen sie auch zu Interregio-Ehren in Richtung Reichenbach. Von Railion als Einzelgänger nicht mehr benötigt, fahren die vier Loks heute für die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG). Wenig erfolgreich gestaltete sich der Plan-Ersteinsatz der ICE-TD 605: Nur ein reichliches Jahr lang, von Juni 2001 bis August 2002, fuhren sie Dresden über die Sachsenmagistrale von Nürnberg aus an. Dann zerstörte das Hochwasser die Gleise zwischen Tharandt und Dresden, und die 605 wurden ab Ende 2002 wegen ungelöster technischer Probleme abgestellt. Beheimatet waren die 605 während dieser Einsätze allerdings im Bh Hof.



Beide „001": 156 und 180 im Jahre 2002.



Von Juni 2001 bis August 2002 fuhr der ICE-TD planmäßig Dresden an.

Fotos (2): Emersleben

verkehr vorbehalten (siehe auch Zeichnung auf dieser Seite).

Damit wird die Trennung von Fern- und S-Bahn im gesamten Knoten vollzogen. Vorausgreifend sei gesagt„ dass diese Trennung auch in Richtung Coswig realisiert werden soll. Diese Arbeiten sollen zum Jahresende 2007 beginnen und sich über 2010 hinaus erstrecken.

Als bisherige Zielstellung gelten die Jahre 2012/2013, bis zu denen im Wesentlichen der Umbau des Knotens Dresden abgeschlossen sein soll. Die Aufgaben der kommenden Jahre sind klarer definiert: Bis zum Jahresende soll auch die Südhalle des Hauptbahnhofes fertiggestellt sein, bis Ende 2008 der entsprechende Bereich des Empfangsgebäudes. Seit März 2006 wird eine neue Werkstatt für DB Regio in Dresden-Altstadt gebaut, die ab Juli 2007 in Betrieb geht. In Dresden-Reick soll ab Herbst diesen Jahres eine Abstell- und Behandlungsanlage für Reisezüge des Fernverkehrs entstehen, für die Fertigstellung hat die Bahn die Jahre 2009/2010 ins Auge gefasst.

Dass es mit einem generalsanierten Eisenbahnknoten mit teilweise neu- und wiedererrichteten Gleisanlagen und Bahnhöfen nicht allein getan ist, sieht auch Hans-Jürgen Lücking. Er spricht die Rolle Dresdens als touristisches Zentrum an und benennt sein Sorgenkind: „Die Infrastruktur zwischen Berlin und Dresden ist nicht auf dem Laufenden. Das ergibt sich aus den eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes: Die Strecke ist leider nicht in die Investitionspläne aufgenommen worden. Das hat Konsequenzen. Die Reisendenzahlen bleiben auf einem Niveau stehen, während sie auf anderen Linien durch kurze Fahrzeiten erheblich ansteigen." Das gilt insbesondere für die zweite wichtige, in Dresden beginnende ICE-Linie nach Frankfurt (Main) mit Weiterführungen.

Dass der Güterverkehr in diesem Beitrag etwas knapp ausgeht, heißt nicht, dass er unbedeutend wäre. Lücking: „Die Zunahme der Güterverkehrsleistungen wurde in den letzten Jahren deutlich sichtbar. Das gilt für Ganzzüge wie für den Einzelwagenverkehr." Dresden-Friedrichstadt bleibt zentrale Zugbildungsanlage, die aus verschiedenen Anlagen gespeist wird, ergänzt um ein Güterverkehrszentrum. Bleibt zu wünschen, dass der Knoten Dresden bald fit ist für die nächsten 100 Jahre! *Henning Bösherz*



Foto: Weigel

Erneuert und bereinigt wird der Spurplan in Dresden-Neustadt. Gesteuert wird künftig in Leipzig.

Anschluss Güterbahnhof Dresden-Neustadt
Dresden Hauptbahnhof
EÜ Leipziger Straße
EÜ Eisenbahnstraße
EÜ Hansastraße
EÜ Lößnitzstraße
EÜ J. Meyer Straße
EÜ Fritz-Reuter Straße
EÜ Conradstraße
EÜ Eschenstraße
EÜ Bischofsweg
Richtung Leipzig und Berlin
S-Bahn S1
Richtung Görlitz
S-Bahn S2 (Dresden Flughafen)
Fernbahn
Regionalbahn
S-Bahn
Bf. Dresden-Neustadt
Stationierung Strecke 6212 (GD)

Legende
Ist-Zustand
Endzustand, 2010
EÜ Eisenbahnüberführung

Zeichnung: DBAG

Eine der Baureihen vor Téoz-Zügen ist die BB 15000 (neu: 115000). Alstom baute zwischen 1971 und 1978 65 Bo'Bo'-Loks des Typs. Die Leistung beträgt 4400 kW und die Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.



Der Betriebsstart des Corail Téoz wurde am 30. August 2003 in Clermont-Ferrand gefeiert.



Auch Beschriftungen und Piktogramme wurden in das Design integriert und zeigen sich in bunten Farben.

Frankreichs Corail Téoz: Bunt, modern und bequem. Das jüngste Produkt des SNCF-Fernverkehrs erinnert an einen beliebten ehemaligen DB AG-Zug.

Corail Téoz = *Interregio auf Französisch*



An einem warmen Junitag im Bahnhof von Straßburg. Auf Gleis 6 des teilüberdachten Bahnhofes aus der Gründerzeit kündigt eine Frauenstimme den Train Numéro 1605 an. Dahinter verbirgt sich ein Zug, der anders ist. Er sieht anders aus und er ist komfortabler. Sein Name lautet Corail Téoz. Erstmalig wurde er vor vier Jahren auf die Gleise geschickt.

Nach vierjähriger Planungszeit begann am 1. September 2003 mit modernisiertem Wagenmaterial und neuen Serviceleistungen der Planbetrieb des Corail Téoz. Er ist die neue Version des bekannten Corail-Zugangebots der SNCF, das dem Konzept eines interregionalen Städteverkehrs entspricht und mit dem ehemaligen Interregio der DB/DB AG vergleichbar ist. Der Name Corail ist die Abkürzung für „Confort sur Rails“, Komfort auf Schienen. Die erste Linie der neuen Zuggattung Corail Téoz verband Paris (Gare de Lyon) mit Clermont-Ferrand. Seit →



BB 115039 in alter Corail-Lackierung zieht einen Corail-Téoz-Zug.



Bei Bedarf können die sieben Téoz-Wagen durch weitere sieben in derselben Reihenfolge erweitert werden.

Auffällig und beliebt: Bon voyage mit dem Corail Téoz

März 2004 kommt man mit dem Corail Téoz auch von Paris (Gare de l'Est) nach Straßburg. Am 15. November 2004 kam die dritte Linie Paris (Gare d'-Austerlitz) – Limoges hinzu, die im Januar 2005 nach Toulouse verlängert wurde. Inzwischen geht es auch nach Bordeaux und bis Nizza. Ziel der SNCF ist, mit dem neuen Zugangebot die Fahrgastzahlen auf den Fernverkehrslinien abseits der TGV-Strecken anzukurbeln. Im Jahr 2003 betrug das Defizit dort 210 Millionen Euro.

Bei der Konzipierung der neuen Corail-Generation ging es darum, schnelles Reisen, guten Komfort und Kundenfreundlichkeit miteinander zu verbinden. Ein paar neue Farbkleckse reichten da nicht aus, um die Reisezugwagen aus den Jahren 1975 bis 1989 attraktiver zu machen. Innenraum und Farbschema wurden vollständig neu gestaltet.

Eine Corail-Téoz-Garnitur besteht meist aus sieben Wagen in fester Reihenfolge: Zwei Wagen der ersten Klasse (95 Plätze), gefolgt vom Servicewagen 3 mit Informationspunkt, Rollstuhlplätzen und weiterer Einstiegstür, Familienabteilen mit Spielzimmer und Fahrradstellplätzen (43 Plätze) und anschließend Wagen 4 bis 7 mit Großraumbereich (222 Plätze).

Als Zugloks kommen die Reihe BB 26000 (im neuen Nummernschema: BB 126000) sowie die Typen BB 15000 und BB 22200 (jetzt: 122200, 422200, 522200 und 622200) zum Einsatz. Diese sind häufig im neuen silberfarbenen „en voyage"-Erscheinungsbild unterwegs, bei dem auf der Seitenfläche der Lokomotive ein violettes Band mit einem weißen Schriftzug „en voyage" (auf Reise) aufgeklebt ist.

Bei der Außengestaltung des Zuges wurden gänzlich neue Akzente gesetzt. Verantwortlich dafür ist das Designerbüro „Avant Premiere Design GraphiC". Mit den Farben Grün, Blau und Weiß als Grundlage wurden mit Hilfe von Klebefolien Landschaften und Personen dargestellt. Das Exterieur der Reisewaggons ist somit alles andere als konventionell. Der Corail Téoz sticht ins Auge. Erstmalig in Frankreich wurde die Außenhaut eines Zuges fast vollständig aus Klebefolien gestaltet. Diese sollen mindestens zehn Jahre halten.

Insgesamt 430 Wagen der Typen A5t2u (1. Klasse) und B3 (2. Klasse) von den etwa 3700 herkömmlichen Corail-Reisezugwagen wurden bis Mitte 2006 nach dem neuen Corail-Konzept umgestaltet. Renoviert werden die Wagen in den SNCF-Werken in Périgueux, Romilly und Hellemmes.

Und der Zug komt an: Auf der Ur-Linie Paris – Clermont-Ferrand wurde bereits Anfang 2004 die Anzahl der täglich verkehrenden Corail Téoz montags bis freitags von einem auf vier Zugpaare erhöht. Die restlichen vier Zugpaare sind herkömmliche Corail. Gleiches gilt für die seit März 2004 befahrene Linie Paris – Straßburg. Nach dem Beginn mit einem täglichen Zugpaar waren zum Schluss sieben der dreizehn täglichen Corail-Zugpaare Corail Téoz. Seit Juni 2007 fahren auf dieser Route jedoch keine Corail Téoz mehr, da die Hoch-



Markantester Unterschied zu früheren SNCF-Fernverkehrswagen ist das Innendesign samt neuer Raumaufteilung von MBD-Design.



115 051 mit siebenteiligem Téoz: Die Wagen der zweiten Klasse haben einen blauen Grundton, die der ersten einen gelb-orangenen.

Von den BB 26000 „Sybic“ (**Sy**nchrone **Bi**courante), Achsfolge Bo’Bo’, Motorleistung 5600 kW, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h, wurden ab 1989 bei Alstom insgesamt 234 Stück gebaut.



Neue Sitze mit Stromanschluss, Holzverkleidungen, Glaswände und eine Klimaanlage steigern den Komfort.

Fotos: von Mach (4), Le Train (4)

geschwindigkeitsstrecke (TGV-POS) zwischen beiden Städten am 11. Juni in Betrieb ging.

Mit dem Komfort stiegen auch die Fahrpreise. Rund zehn Prozent teurer sind Téoz-Fahrten ohne Ermäßigung in der zweiten Klasse im Vergleich zu konventionellen Corail-Zügen.

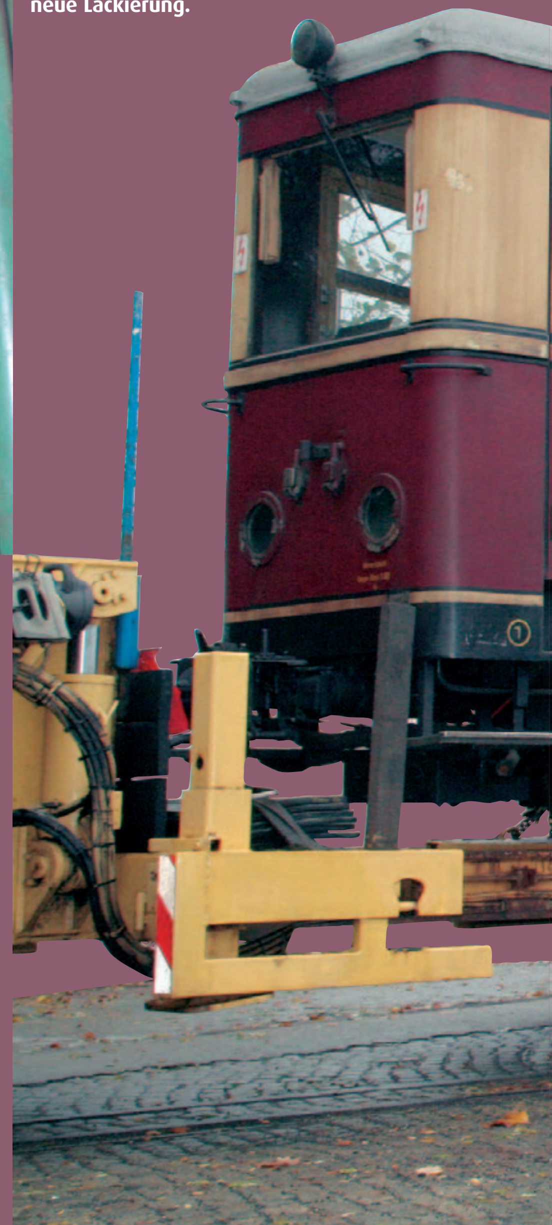
Ob der Corail Téoz ein hochwertiger Fernverkehrszug oder ein teurer Interregio à la française ist, bleibt dahingestellt. Der Vorwurf einer verdeckten Preiserhöhung wie gegen die DB AG, als Interregios durch Intercities abgelöst wurden und nur das Interregioblau von den Intercity-Farben abgelöst wurde, blieb der SNCF erspart. Hätte sich die SNCF eine solche Fahrpreiserhöhung erlaubt, wären viele Kunden auf die Barrikaden gegangen. Wer aber denkt, dass der Corail Téoz ohne Kritik durch die französische Provinz düst, liegt falsch. Die Reservierungspflicht und die damit verbundene Preiserhöhung im Vergleich zum Corail veranlasst französische Fahrgastverbände immer wieder zur Kritik. Sogar Radfahrer sind gezwungen, einen Stellplatz für ihren Drahtesel zu reservieren. Kosten: Zehn Euro. Im herkömmlichen Corail ist die Fahrradmitnahme kostenlos! Hauptkritikpunkt ist die Tatsache, dass der teure Corail Téoz nicht schneller als der Corail ist.

Die Planungen der SNCF sehen vor, in den kommenden Jahren weitere Hauptachsen mit der neuen Zuggattung auszustatten. Auch wenn viele Ziele im Land der Gallier bereits vom TGV bedient werden, vergisst die SNCF im Gegensatz zur DB AG die Fahrgäste aus der Provinz und den Mittelzentren nicht. Zu begrüßen ist, dass neben täglich mehreren Corail-Téoz-Zügen auch Corail verkehren, so dass der Passagier die Wahl zwischen niedrigen und höheren Preisen hat. Der Corail Téoz stellt eine Qualitästverbesserung dar, die sich mancher auch bei der DB AG wünschen würde. Und was das Erscheinungsbild des Zuges betrifft, ist es der SNCF gelungen, das traditionelle Bild der Eisenbahn zu ändern. Der Corail Téoz ist alles, nur nicht gewöhnlich und er ist pünktlich. Und das ist jedem Passagier wichtig, nicht nur in Frankreich. *Stefan von Mach/al*

Der Corail für die Nacht

● *Seit dem 2. Oktober 2005 ist die Nachtzuggattung der SNCF Corail Service nuit zum Corail Lunéa (Lune bedeutet auf Fanzösisch Mond, daher der Name) umgetauft worden. Der neue Produktname Corail Lunéa soll den Service und Komfort der renovierten Liegewagen unterstreichen. Zwei völlig modernisierte Züge dieser Art fahren jetzt zwischen Paris und Nizza/Vintimille. Seit Januar 2005 gelangt man im Corail Lunéa von Paris an die südfranzösische Atlantikküste in Tarbes und Hendaye. Corail Lunéa zeichnet sich durch eine komplette Servicekette aus, die vom Empfang, über verstärkte Sicherheitsmaßnahmen bis hin zu neuen Leistungen an Bord der Züge reicht (Federbett, Flasche Wasser und Willkommensgeschenk). Peu à peu sollen bis 2007 sämtliche Nachtzüge nach dem neuen Muster modernisiert werden.*





Im Bombardierwerk in Görlitz erhält der einzige überlebende sächsische Schmalspurtriebwagen der 750-Millimeter-Spur seine neue Lackierung.

Die Zittauer Triebwagenlegende lebt: Nach fast 43-jähriger Abstellzeit geht der VT 137 322 ab 10. August 2007 wieder auf Schmalspurfahrt.

Farbe bekennen

Alles andere als alltäglich: Von Freitag, 10., bis Sonntag, 12. August 2007, steigt im Zittauer Gebirge ein Fest, das Schiene und Straße nostalgisch vereint. „Historik Mobil" heißt das Motto, unter dem Zittauer Schmalspurbahn und MC Robur Zittau gemeinsam antreten.

„Wir schauen über den Tellerrand", rechnet Ingo Neidhardt, Geschäftsführer der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG), durch die Vernetzung mit zusätzlichen Impulsen und freut sich schon auf drei abwechslungsreiche Festtage.

Die SOEG, Betreiberin der Zittauer Schmalspurbahn, erweitert ihren regulären Fahrplan um historische Sonderzüge, schickt einen Güterzug, bespannt mit einer Viere K, auf Fototour und richtet familiäre Bahnhofsfeste in Oybin, Bertsdorf und Jonsdorf aus. Derweil sorgen das legendäre Lückendorfer Bergrennen, der wiederbelebte Motorsport-Klassiker, eine große Oldtimer-Schau in der Gemeinde Jonsdorf für weitere Attraktionen und der Buspendelverkehr mit historischem H6B und Ikarus 66 für ein Fest der kurzen Wege.

Absoluter Höhepunkt nicht nur für Fans der ZOJE, der einstigen Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn, im Volksmund liebevoll als „Zug ohne jede Eile" interpretiert, wird

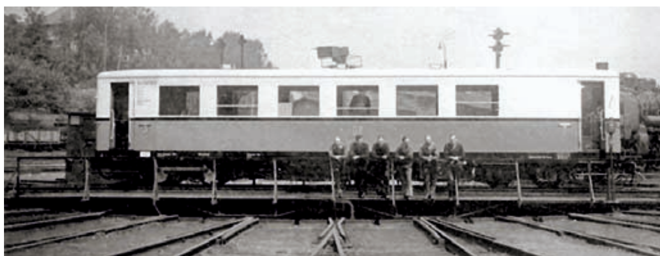


Foto: Slg. Sameiske

Anlass Probefahrt zur Wiederinbetriebnahme nach Kriegsende: Auf der Zittauer Drehscheibe mit Vierschienengleis posiert 1946 der VT 137322.

Noch sind Fenster und Türen abgeklebt, doch ansonsten glänzt der Triebwagen wie einst im edlen Weinrot und Elfenbein.

Zittau Vorstadt, 6. November 2006: Per Spezialtransporter der Preßnitztalbahn tritt VT 137 322 die Fahrt zur HU in Ostritz an.

Fotos: SOEG

allerdings der Auftritt des VT 137322 sein. Der einzige Überlebende eines sächsischen Quartetts von 750-Millimeter-Schmalspurtriebwagen feiert seine mittlerweile dritte Premiere und die nach fast 43-jähriger Abstellzeit!

Der 1938 von Busch in Bautzen gebaute, mit 180 PS aus dem Vomag-Acht-Zylinder-Viertakter 45 km/h schnelle Triebwagen wird am Freitag, 10. August, um 14 Uhr im Bahnhof Bertsdorf feierlich wieder in Betrieb genommen. Aufgearbeitet wurde er von der Firma Baumaschinen-Service (BMS) in Ostritz, die gesponsorte Lackierung im klassischen Weinrot und Elfenbein erhielt er im Görlitzer Bombardierwerk.

Karlheinz Haucke



Fast vergessene Kunst als Spendenbeitrag durch zwei Malermeister-Senioren: Jost Engler (l.) und Rolf Neidhardt versehen die VT-Metalltür mit einer Holzlasur auf Bierbasis.



Wasserfassen: Dampflokatmosphäre pur bietet das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen dank intakter Infrastruktur im historischen Ambiente.

30 Jahre Eisenbahnmuseum, 40 Jahre DGEG: Dampffahnen wehten zum Fest standesgemäß über dem mittleren Ruhrtal rund um Bochum-Dahlhausen.



In Feierlaune: DGEG-Präsident Prof. Dr. Wolfgang Fiegenbaum.

Die runden Geburtstage wirbeln mächtig Staub auf im ehemaligen Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen. Buchstäblich, denn seit Wochen ist kein Regen mehr gefallen und die Sonne meint es auch an diesen letzten Aprilta-

Neubau-Quintett

In aufsteigender Folge präsentieren sich am 30. April 2007 10 001, 23 023, 65 018, 66 002 und 82 008 vor dem Ringlokschuppen.



Wer hat das beste Schussfeld? Hunderte drängen sich im weiten Rund um die Drehscheibe für ein Neubaudampflok-Quintett-Bild.

gen ausnehmend gut mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) und ihrem Arbeitskreis vor Ort.

Die spannende Frage im Vorfeld: Gelingt es, je eine Vertreterin der fünf Neubaudampflok-Baureihen der Bundesbahn wie angekündigt im Eisenbahnmuseum zum festlichen Quintett zu vereinigen?

Am frühen Freitagnachmittag, als mit lautem Pfeifen die beiden betriebsfähigen 23 023 und 65 018 aus den Niederlanden ihre Ankunft kundtun, atmet nicht nur Museumsleiter Harald Reese durch: Es ist geschafft!

Die beiden Maschinen von Stoom Stichting Nederland aus Rotterdam, die rollfähige 10 001, der schwarze Schwan aus Neuenmarkt-Wirsberg, und die gleichfalls nicht betriebsfähige 82 008 aus Neumünster haben sich zur gastgebenden 66 002 gesellt: Ein Ereignis, das sich so wohl kaum wiederholen lassen wird!

„Ich gebe ehrlich zu: Wenn ich vorher gewusst hätte, was das bedeutet, ich weiß nicht, ob das dann Realität geworden wäre", räumt DGEG-Präsident Professor Dr. Wolfgang Fiegenbaum ein, dass ihm im Nachhinein doch etwas mulmig ob seiner spontanen Idee wurde: „Die Verhandlungen mit den Versicherungen, die Trassenbestellungen, die Loks mussten →

Harald Vogelsang: „Wir alle können stolz sein!"

MEB: Welche Gefühle bewegen Sie, einen Mann der ersten Stunde und langjährigen Museumsleiter, bei diesem Fest?

Vogelsang: Mich bewegen da schon starke Gefühle. Wir alle können stolz sein, was die Mitarbeiter, auch unter meiner Leitung, geschafft haben, hier aufzubauen, gegen viele Widerstände.

MEB: Was waren denn die wichtigsten erreichten Ziele in Ihrer Amtszeit?

Vogelsang: Oh, das ist eine ganz schwierig zu beantwortende Frage. Wenn man die ganzen Fahrzeuge, die Anschaffungen, die Finanzierung, den Transport, die Aufarbeitung, die Anlagen, die Standortsicherung, all das zusammenfasst, dann war eigentlich alles wichtig. Zum Beispiel der ETA 150, das haben Sie doch damals selbst miterlebt!

MEB: Wird der Akku-Triebwagen 515 556 jemals wieder fahren?

Vogelsang: Ich hoffe es. Wir haben ja seinerzeit schon Kostenrechnungen erstellt, auch für die fällige Hauptuntersuchung. Und für die Ruhrtalbahn wäre er eine Attraktion!

MEB: Wie schmeckt Ihnen eigentlich der Ruhestand?

Vogelsang: Der Eisenbahn bin ich treu geblieben. Ich erforsche deren Geschichte hier im mittleren Ruhrtal. Und das macht enorm viel Spaß.



Im Gespräch: Museumsleiter Harald Reese (r.) und sein Vorvorgänger Harald Vogelsang.

Harald Reese: „Es gibt noch viel zu tun!"

MEB: Die erste Etappe der Festveranstaltung ist geschafft, die Sonne spielt mit und die Besucher strömen in Scharen. Wie fühlen Sie sich denn momentan?

Reese: Nach dem erfolgreichen ersten Teil der Veranstaltung, wir haben ja heute morgen die Presse, Politik und Wirtschaft hier gehabt, geht´s mir bedeutend besser, schon weil die Vorbereitungen abgeschlossen sind und alles gut läuft.

MEB: Sie haben ja in den kommenden Jahren noch viel vor. Professor Dr. Fiegenbaum hat in seiner Rede unter anderem das Museumskonzept erwähnt. Gibt es da schon konkrete Überlegungen?

Reese: Natürlich haben wir da schon genauere Vorstellungen, die man im Detail noch ausarbeiten muss. Es gibt aber schon ein paar Dinge, die Herr Fiegenbaum heute morgen angesprochen hat, wie zum Beispiel die meistgebaute preußische Güterzuglok der Baureihe 55 mit einem Kohlewagen aufzustellen, um die Bedeutung für den Bergbau zu dokumentieren.

MEB: Welche konkreten Ziele gehen Sie als nächste an?

Reese: Den Gleisanschluss der alten Wagenhalle, den Erwerb des Geländes durch den RVR, um Planungssicherheit zu bekommen, die Sanierung des Wasserturms, das Projekt 66. Es gibt noch viel zu tun!



Maßarbeit: Die 23023, Länge über Puffer 21325, Gesamtachsstand 17625 Millimeter, steht auf der 20-Meter-Drehscheibe in Positur.



Sandwich der dritten Art: Einige Eisenbahn-Fans interessieren sich weniger für die Neubaudampfloks als für die 89 7159 aus Neustadt.

Dampflokbehandlung wie einst: Um die Schlackenreste wirksam zu entfernen, muss auch heute noch kräftig gestochert werden.



Fotos (9): Haucke



Foto: Joachim Reinhard/DGEG

Aufatmen erst, als 10 001, hier auf der Überführungsfahrt im nordhessischen Dillenburg, das mittlere Ruhrtal endlich erreicht.



Kurze Pause fürs ER-Team mit Hagen von Ortloff, Joachim Schmidt, Jörg Weigel (v.l.).

mit 30 km/h geschleppt werden. Es ist ein Aufwand gewesen, der wahrscheinlich nie mehr getrieben wird."

Aber immerhin einer, der honoriert wird: Über 2000 Fotografen finden sich allein am 30. April im weiten Rund vor der Drehscheibe ein, um die Neubaudampflok-Parade vor dem Dahlhauser Ringlokschuppen festzuhalten. Erstaunlich gesittet übrigens: Die DGEG-Ordner brauchen kaum einmal schlichtend einzugreifen.

Kaum zu glauben, aber nicht alle haben Augen für diese Inszenierung der Schlusskapitel der Dampflokentwicklung unter Bundesbahn-Regie. Manche mögen´s eben noch historischer: „Endlich, die T3 fehlte noch in meiner Sammlung", widmen einige Eisenbahnbegeisterte sogar ihre ungeteilte Aufmerksamkeit der ehemals Erndtebrücker 89 7159, die aus dem DGEG-Eisenbahnmuseum in Neustadt an der Weinstraße in die Ruhrauen gekommen ist. Auch Gastlok 50 3610 der Dampfbahn Rur-Wurm-Inde sorgt für klassische Bw-Atmosphäre.

Preußische T3 behauptet sich gegen Konkurrenz

„Ich freue mich sehr, dass wir als Stadt gemeinsam mit dem Eisenbahnmuseum und dem Regionalverband Ruhr daran arbeiten, in den nächsten Jahren ein entsprechendes Umfeld zu schaffen", würdigt Bochums Oberbürgermeisterin Ottilie Scholz in Ihrer Festrede die Bedeutung des „musealen, touristischen und wirtschaftlichen Zukunftsstandorts".

Eine Riesenchance wurde allerdings mit Blick auf das Eisenbahn-Jubiläumsjahr 2010 schon verspielt: Die Wohnbebauung des ehemaligen Güterbahnhofs zwischen Eisenbahnmuseum und heutiger S-Bahnstation macht eine Neuauflage der legendären Großveranstaltung des Jahres 1985 unmöglich. Damals strömten anlässlich des 150-jährigen Bestehens der deutschen Eisenbahnen an elf Tagen über 400 000 Schaulustige auf das Ausstellungsgelände in der Ruhraue.

„Manche sagen, es war die größte Eisenbahnschau aller Zeiten", bekommt Harald Vogelsang, 25 lange Jahre Museumsleiter in Bochum-Dahlhausen, noch immer glänzende Augen bei der Erinnerung.

Karlheinz Haucke

Geschafft: Wohlbehalten in Bochum-Dahlhausen eingetroffen ist die rollfähige 82 008 aus dem holsteinischen Neumünster.



Foto: Joachim Reinhard/DGEG

Teil 2: Längs durch den Nordwesten Polens

Gen Osten

Unsere Bereisung der ehemals preußischen Ostbahn setzen wir fort: Von Schneidemühl über Dirschau mit zwei kurzen Abstechern bis zur Grenze zwischen Polen und Russland bei Braniewo.



Block Schwarzheide, von Maedel literarisch gewürdigt (s. S. 40); SU-45 161 zieht im Juni 1999 scheinbar ungerührt daran vorbei.



Foto: B. Wollny

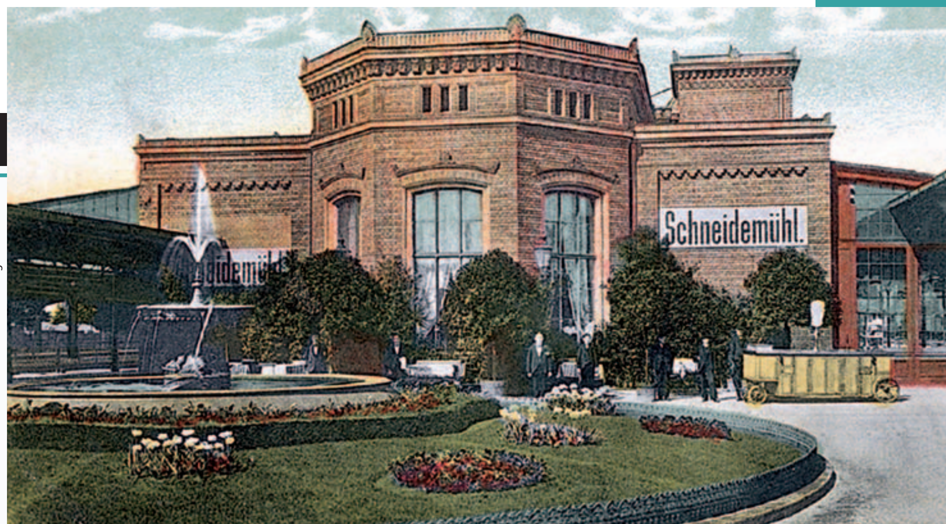


Foto: Slg. Schumacher

Noch heute beeindrucken die Ausmaße des Bahnhofsgebäudes von Bromberg, errichtet 1852.



Foto: B. Wollny

Schneidemühl gleich Eisenbahn: Diese Bedeutung des Ortes an der Grenze der Provinzen Posen und Pommern zeigen auch die Motive der Postkarten von 1904 (o.) und 1910 (g.o.). Es war der größte Bahnhof zwischen Berlin und Königsberg.

Die zweite Etappe unserer Ostbahn-Reise führt über 200 Kilometer fast schnurgerade durch Heidelandschaft und unendlich erscheinende Kiefernwälder vom Ausgangspunkt Kreuz (siehe Ausgabe 12/2006) über die Weichsel bei Dirschau bis nach Braniewo (Braunsberg) an der Grenze zu Russland.

Nach knapp 59 Kilometern erreichen wir einen der wichtigsten Betriebspunkte der Ostbahn in Schneidemühl (Piła). Der Bahnhof ging 1851 mit dem ersten Abschnitt der Ostbahn von Kreuz nach Bromberg in Betrieb. In seinen Hochzeiten umfasste das Maschinenamt Schneidemühl die vier Bw Schneidemühl Personenbahnhof (Pbf), Verschiebebahnhof (Vbf) sowie Kreuz und Arnswalde. Die 411144 der IG Werrabahn zum Beispiel kam 1939 fabrikneu nach Schneidemühl Vbf und blieb dort bis Sommer 1944. Auch ein Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) befand sich an diesem einst bedeutenden Bahnknoten. →

Foto: B. Wollny

Vom Warthebruch zur Niederung von Weichsel und Nogat


Foto: B. Wollny


Foto: Slg. Schumacher

In Dirschau (o., Foto um 1900) zweigt eine Ostbahn-Stichstrecke nach Danzig ab. Den Brücken im Hintergrund widmen wir demnächst einen eigenen Beitrag. Der Stammstrecke folgend, wird hinter Marienburg Elbing (li., Foto Juli 2000) erreicht, das seit 1852 Bahnanschluss hat.

Von Schneidemühl aus führt die direkte Verbindung nach Dirschau (Tczew) über Konitz (Chojnice) und Preußisch Stargard (Stargard Pom.) erst seit 1873. Wir gestatten uns jedoch einen Abstecher an den langjährigen Sitz der Ostbahn-Gesellschaft nach Bromberg (Bydgosz). Das dortige beeindruckende Empfangsgebäude, das ebenfalls in seinen ursprünglichen Ausmaßen erhalten ist, und die Anlagen des Bw künden noch immer von der einstigen Bedeutung Brombergs. Doch auch im Netz der PKP stellt Bydgosz einen




Fotos (2): B. Wollny

In Preußsich Stargard (o.) dienen noch immer elektromechanische Stellwerke. In Neustettin (li.), einem Knoten von Ostbahn-Zweigstrecken, steht noch das EG von 1872.

Maedels Streckenposten

Anders als beim Eisenbahnfreund war die Ostbahn beim Lokomotivpersonal nicht beliebt: Knappe Fahrzeiten auf der einen und die als eintönig empfundene Lanschaft auf der anderen Seite. Davon berichtet auch der große Eisenbahn-Literat Karl-Ernst Maedel. In seiner Erzählung „Wölfe vor Block Schwarzheide“ schildert er die aus heutiger Sicht abenteuerliche Fahrt von Lokführer Oskar Schneidereit und Heizer Josef Maslonka von Schneidemühl nach Dirschau bei klirrender Kälte im Jahre 1875: „Jetzt beginnt das schlechteste Stück: Die Tucheler Heide. Die Fahrt geht durch menschenleeres Gebiet, öde Strecken von Wald, Heide, Sand, Lichtungen. ... Zwischen Rittel und Chersk liegt das böseste Stück. Da gibt es nur das armselige Heidekaff Gutowitz. Und mitten dazwischen, zwschen Rittel und Gutowitz, beim Block Schwarzheide, steht das Signal aufRot!“ Was die beiden noch nicht wissen: Nicht in Dirschau, sondern erst in Marienburg wartet die Ablösung!

Foto: Slg. Schumacher





Konitz ist einer der größeren Knoten an der Direktverbindung Schneidemühl – DIrschau. Das 1871 errichtete Ensemble (o. um 1917, re. 1999) kündet von der einstigen Bedeutung.

Foto: B. Wollny

wichtigen Bahnknoten dar, kreuzen sich hier doch die Strecken Kolberg (Kołobrzeg) – Kutno – Warschau und die Nord-Süd-Magistrale vom oberschlesischen Ballungsraum zu den Ostseehäfen Danzig (Gdańsk), Zoppot (Sopot) und Gdingen (Gdynia). Und Bydgosz selbst ist mit knapp 370 000 Einwohnern die achtgrößte Stadt Polens.

Zurück auf der direkten Strecke, werden die eingangs beschriebenen Bilder von Heide und Wäldern nur selten durch größere Bahnhöfe unterbrochen. Dort, wo bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges mit die schnellsten lokbespannten D-Züge verkehrten, sind auf der heutigen PKP-Strecke 426 nur mehr zehn Regionalzugpaare zwischen Konitz und Dirschau und gar nur fünf zwischen Konitz und Schneidemühl unterwegs; nur ein Zugpaar fährt durch, sonst heißt es Umsteigen in Konitz. Zwischen Schneidemühl und Chersk (Czersk) ist die Strecke heute eingleisig, und die Züge sind oft Schienenbusse.

Immerhin lassen die Bahnhöfe von Konitz, Czersk und Preußisch Stargard noch etwas vom Flair vergangener Zeiten erahnen, was vor allem an deren großzügiger Anlage liegt.

Einer der Höhepunkte entlang der Ostbahn ist Dirschau mit seinen Weichsel-Brücken. Hierzu wird es im MODELLEISENBAHNER demnächst einen eigenständigen Beitrag geben, weshalb wir uns weiter begeben wollen über Marienburg nach Elbing.

In Marienburg ist die größte Burganlage Mitteleuropas zu bestaunen. Sie ist eine der Touristenattraktionen Polens. Der Bahnhof von Marienburg wurde in neogotischem Stil, der Burganlage angemessen, gestaltet und erfreut noch heute den Eisenbahnfan.

Ein ganz ähnliches Empfangsgebäude markiert den Endpunkt der Ostbahn im heutigen Polen: Braniewo, das frü- →

Foto: B. Wollny



Foto: Slg. F. Lammers



Bromberg war über viele Jahre Sitz der königlich-preußischen Direktion der Ostbahn, wovon das Direktionsgebäude zeugt (o.). Das Bw-Ensemble mit einer Ex-03 ist noch erhalten (li.).

Spannende Geschichte rechts und links der Ostbahn





Der Bahnhof Hohenstein (heute Olsztynek) liegt südlich von Allenstein (Olsztyn). Das Empfangsgebäude wurde im sachlichen Stil der 1920er-Jahre errichtet und ist noch Jahrzehnte später beinahe tadellos erhalten.

Fotos (2): A. Stirl

here Braunsberg. Die Zufahrt zur Ex-UdSSR-Enklave Königsberg (Kaliningrad) war jahrzehntelang dem Militärverkehr der Sowjetarmee (später der russischen Armee) vorbehalten. Einst ab Elbing, heute zwischen Braunsberg und Königsberg sind übrigens beide Spurweiten, die russische Breitspur (1520 Millimeter) und die mitteleuropäische Normalspur, vorhanden.

Erst im Juli 1992 kam erstmals ein russischer Triebzug aus Königsberg im Bahnhof von Braunsberg an, der erste Reisezug seit 47 Jahren! Ab Juli 1993 gab es den Versuch, mit dem „Königsberg-Express" von Berlin (über Posen, ab Dirschau auf der historischen Trasse) ein touristisch-nostalgisches Angebot zu etablieren. Allerdings blieb der Reiseverkehr mit der Bahn über den Grenzübergang Braunsberg – Heiligenbeil (Mamanowo), gemessen an den Erwartungen, bescheiden. Heute passiert ein Kurswagen Berlin – Königsberg den Übergang. Die Reisezeiten sind indes wenig attraktiv, erst um 12.30 Uhr wird Königsberg erreicht, und die Einreisebestimmungen nach Russland scheinen sich seit Sowjetzeiten auch kaum geändert zu haben.

Auf ein Relikt ganz anderer Art stößt man, wenn man von Allenstein (Olsztyn) einen Abstecher nach Hohenstein (Ostpreußen), heute Olsztynek, unternimmt. Hohenstein verlor während der Tannenbergschlacht im Ersten Weltkrieg Ende August 1914 fast 200 Gebäude bei Straßenkämpfen. Noch im Kriege wurde mit dem Wiederaufbau begonnen. So wurde auch das Empfangsgebäude um 1920 im sachlichen Stil errichtet, der schon Elemente moderner Architektur aufgriff, sich aber auch traditioneller Zierelemente bediente. Während die Gleisseite den zweistöckigen Dienstbau erkennen lässt, ist die Stadtseite durch hohe durchgehende Fenster geprägt. Der Erhaltungszustand des Gebäudes ist bemerkenswert gut, auch wenn nur mehr wenige Räume genutzt werden.

Im dritten und letzten Teil folgen wir der Ostbahn im heutigen Russland: Von Heiligenbeil (Mamonowo) über Königsberg – Insterburg (Tschernjachowsk) bis zum Endpunkt bei Eydtkuhnen (Tschernyschewskoje). *Henning Bösherz*



Foto: B. Wollny

Im Juli 1992 kam der erste Reisezug aus der russischen Enklave Kaliningrad im polnischen Grenzbahnhof Braniewo (Braunsberg) an, was gebührend gefeiert wurde.



Deutsch-deutsche Geschichte

Michael Knauf, Markus Schmidt: 100 Jahre Ulstertalbahn. Beiträge zur Geschichte der Stadt Vacha, Bd. 2. Verlag Books on Demand, Norderstedt 2006. ISBN 3-8334-6444-5, 304 Seiten, 235 Sw-Abbildungen; Preis: 24,90 Euro.

■ Wer „Ulster" liest, denkt automatisch an Nordirland. Doch weit gefehlt, die Ulstertalbahn fuhr ab August 1906 zwischen Vacha im Werratal und Geisa im Ulstertal und ab Oktober 1909 bis Tann in der Rhön. Die deutsche Teilung machte dieser grenzüberschreitenden Nebenbahn zwischen Thüringen und Hessen schrittweise den Garaus, auf DDR-Seite mit der Einstellung des Gesamtverkehrs bereits 1952. Seit 2003 kann man sich auf dem weitgehend der Trasse folgenden Radweg zwischen Vacha und Tann auf Spurensuche begeben. Es ist das Verdienst der Autoren, in jahrelanger Forschungsarbeit eine Fülle von Material zusammengetragen und ausgewertet zu haben, darunter viele bislang unveröffentlichte Fotos, deren dokumentarischer Wert bewusst über die Aufnahmequalität gestellt wurde. *hc*

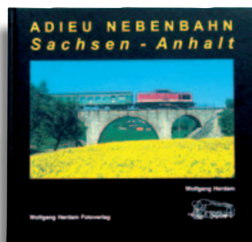
● ***Fazit: Wichtiger Beitrag über eine zu Unrecht vergessene Nebenbahn***

Gegen den Kahlschlag

Wolfgang Herdam: Adieu Nebenbahn Sachsen-Anhalt. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2007. ISBN 3-933178-20-7, 124 Seiten, 138 Farbfotos, Streckenkarte; Preis: 26,50 Euro.

■ Wolfgang Herdam wird nicht müde, gegen die Negativfolgen der Regionalisierung und Privatisierung anzuschreiben und anzufotografieren. Sachsen-Anhalt, seine Wahlheimat, bietet sich da als Paradebeispiel geradezu an: Seit der Wende, mit dem Schwerpunkt um das Jahr 2000, gingen dem Schienenpersonennahverkehr mehr als 700 Streckenkilometer verloren. Die Streckenkarte auf der Einbandinnenseite macht die Dimension dieses Nebenbahn-Kahlschlags deutlich und rechtfertigt den Buchtitel nachdrücklich. Die in gewohnt hochwertiger Druckqualität wiedergegebenen aussagekräftigen Farbaufnahmen sind aber nicht nur ein wehmütiger Abgesang auf die Zeit vor der neuen Kleinstaaterei, sondern eindrucksvolle Dokumente für die historische Vielfalt des Nebenbahnbetriebs. *hc*

● ***Fazit: Partei ergreifender Farbbildband***



Fahr und spar

Dieter Riehemann: Güter- und Schlepptriebwagen bei deutschen Kleinbahnen und Schmalspurbahnen. Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn 2005. ISBN 3-924335-44-3, 160 S., 218 Schwarzweiß-, 78 Farbaufnahmen; Preis: 28 Euro.

■ Die im Mittelpunkt stehenden Schlepptriebwagen galten mit Fahrgast- und Packabteil, einem zumeist kräftigen Antrieb und konventionellen Zug- und Stoßeinrichtungen als eierlegende Wollmilchsäue. Dieter Riehemann sortierte die Fahrzeuge übersichtlich nach Bahngesellschaften und schildert beispielhaft den Werdegang diverser Fahrzeuge. Im Text finden sich auch diverse technische Daten. Modellbahner werden bedauern, dass keine Maßzeichnungen abgedruckt sind. Gelegentlich wurden maßgebliche Veränderungen im Aussehen fotografisch dokumentiert. Die Beschreibung typischer, aber auch außergewöhnlicher Dienste rundet die Geschichte gelungen ab. Das Buch macht Lust auf die modellbahnerische Umsetzung des Themas. *yo*

● ***Fazit: Interessante Fahrzeuggattungen kenntnisreich beleuchtet***



Außerdem erschienen

Feldbahn-Neuauflage

Frank Harding, Andreas Christopher: Die Feldbahn; Bd. 9 ehemalige DDR. Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn 2007. ISBN 978-924335-54-0, 176 S., 178 Farb-, 16 Sw-Fotos, diverse Zeichnungen; Preis: Euro 29,50.

Überarbeitete und weit umfangreichere Neuauflage des Bandes 3 aus dem Jahre 1991, die dank guter Fotos für Modellbahner eine Fülle von Anregungen bietet. Da viele Feldbahnen kurz nach der Wende ihren Betrieb einstellten, ist das Buch auch als Nachruf zu verstehen.

• **Gelungene Ergänzungen**

Karten-Grüße

Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2008. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2007. ISBN 3-9806606-0-5, 13 Blatt, 1 Sw-, 12 Farbfotos; Preis: Euro 6,00.

Die Kalender-Zukunft beginnt immer früher. Das Jahr ist noch nicht einmal zur Hälfte herum, doch wer möchte, der oder die können schon jetzt im Vorgriff auf 2008 den dann erst aktuellen Postkarten-Kalender mit stimmungsvollen Motiven aus Historie und Gegenwart der sächsischen Schmalspurbahnen erstehen. Informative Kurztexte findet man wie gewohnt auf den Blattrückseiten.

• **Der Zukunft zugewandt**

Moment-Aufnahmen

Richard Latten: Jahrbuch Europäische Eisenbahnen 2007. Lok-Report-Verlag, Berlin 2007. ISBN 978-3-935909-07-5, 416 S., 381 Farbfotos; Preis: Euro 19,80.

Die deutsche Ausgabe des in den Niederlanden erschienenen Originals „Spoorwegen 2007" hat das bewährte Lok-Report-Team bearbeitet. Auch das aktuelle Jahrbuch, das mittlerweile 32 Staaten Europas erfasst, spiegelt die fortschreitende Liberalisierung des Schienenverkehrs wider. Neu ist das Kapitel über die Leasinggesellschaften, die immer größere Bedeutung gewinnen.

• **Aktueller Überblick, Stand Ende 2006**



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Gern gesehen

Betrifft: „Eine Liebe fürs Leben“, Heft 5/2007

Vielen Dank für den ausführlichen Artikel über Herrn Hagen von Ortloff und seine zahlreichen Beiträge zur „Eisenbahn-Romantik“, die er ja nun schon 15 Jahre lang moderiert. Durch meinen verstorbenen Vater und eigenes Betreiben habe ich zahlreiche Folgen privat auf Video, die ich mir immer wieder gerne ansehe. Weiter so, Herr von Ortloff, und immer Hp1!

Uwe Schlüter, 31197 Hildesheim

Nachwuchsproblem

Betrifft: „Entgleiste Inspiration“, Heft 5/2007

Als Vater zweier Kinder und Hobby-Modelleisenbahner sowie Hobby-Briefmarkensammler möchte ich dazu ein paar Punkte anmerken. Das Nachwuchsproblem bei Modelleisenbahnern und Briefmarkensammlern ist identisch. Kinder lassen sich bis zu einem Alter von etwa zwölf Jahren recht schnell begeistern. Mit Einsetzen der Pubertät verlagern sich die Interessen. Im Regelfall wird man spätestens mit etwa 30 Jahren ruhiger, hat seine wilden Erfahrungen gemacht und gründet eine Familie. In diesem Moment besinnt man sich vielleicht seiner Kinder-Interessen und -Träume, aber findet keinen passenden Zugang. Überspitzt formuliert: Bei den Modelleisenbahnern scheint es nur Kinder und Nietenzähler zu geben.

Ralf Schwietzer, 22609 Hamburg

Beutegut

Betrifft: Bahnpost „Nur Epoche II“, Heft 6/2007

Modellbahnfreund Michael Wolf aus Dresden hat Recht, wenn er folgert, dass 52 2006 nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr auf DR-Gleisen fuhr. Da die Kriegsloks dieser Bauart (178 Stück wurden gebaut) für lange Strecken konzipiert waren, verloren sie nach Kriegsende ihre Bedeutung. Bis zu ihrem Abtransport als amerikanisches Beutegut war 52 2006 bei der RBD Münster, Bw Kirchweyhe stationiert. 116 Maschinen der Baureihe 52 mit Kondenstender verblieben bei der DB, ED Münster, 25 Loks bei der DR, Rbd Cottbus, die restlichen bei PKP und SNCF. Im Rahmen der Typenbereinigung wurden die Maschinen bei DB und DR in die Normalausführung umgebaut. Auch in meinem Bestand befindet sich ein Gützold-Modell der 522006, das bei mir im analogen Fahrbetrieb planmäßig eingesetzt wird.

Werner Brychcy, 12683 Berlin

Keine Probleme

Betrifft: „Entgleiste Inspiration“, Heft 5/2007

Wir, die Modelleisenbahnfreunde MEF Windischeschenbach, haben seit 1999 eine Jugendgruppe. Unsere Jugendgruppe wächst und wächst. Sie besteht zur Zeit aus 22 Kindern und Jugendlichen im Alter von acht bis 18 Jahren.

Michael Müller, MEF-Jugendleiter, E-Mail

Reisetipps

Betrifft: Fotografier- und Filmverbote in Portugal

Eisenbahnfreunde aufgepasst: Wie ich in meinem Urlaub in Portugal festgestellt habe, werden alle großen Bahnhöfe, so in Lissabon die Bahnhöfe Cais do Sodre (nach Cascais), Rossio und Apolonia, von Polizisten bewacht, die das Filmen und Fotografieren von Zügen und Bahnhöfen verbieten. Auch die größere Präsenz von Überwachungskameras konnte man feststellen. Bei meinem letzten Besuch vor einem Jahr gab es überall noch keine Probleme, aber in Zeiten von Terror und Kriminalität ist auch dort alles strenger geworden.

Ralf Beloch, 73614 Schorndorf

Getrennte Züge

Betrifft: „Fragezeichen“, Heft 5/2007

Zu dem in Ihrem Fragezeichen gesuchten „Christoforus“ kann ich noch fast stets gute Erfahrungen mit dieser Zugverbindung bestätigen, da ich sie seit den Anfangsjahren bis 2003 oft nutzte. Eine Geschichte muss ich aus der Zeit, als Autos und Passagiere in getrennten Zügen gefahren wurden, noch loswerden: Morgens, als die Autos in Düsseldorf schon verladen waren, gab es auf dem Personenbahnhof helle Aufregung. Passagiere suchten vergeblich die in den Papieren aufgeführten Waggons mit den zugewiesenen Abteilen. Am Bahnsteig stehende Waggons waren schon reichlich besetzt. Nach vielem Palaver mit dem Bahnpersonal stellte sich heraus, dass die Bahn vergessen hatte, die reservierten Waggons in den Zug einzustellen. Diese mussten noch herbeigeholt werden, standen natürlich nicht in Düsseldorf. Das ganze Procedere dauerte natürlich seine Zeit, so dass wir mit etwa 100 Minuten Verspätung abfuhren. Der Zug mit den Autos war schon vorab gefahren. Als der Personentransport in München-Ost ankam, hatte sich die Verspätung auf über zwei Stunden aufgeschaukelt. Die Autofuhre war noch nicht eingetroffen. Wir wurden vertröstet und vertröstet, bis diese nach weiteren zwei Stunden ankam. Es hatten sich also über vier Stunden Verspätung angesammelt, sehr zur Freude der Fahrer, die noch nach Südtirol und weiter wollten.

Otto Wittfeld, 41516 Grevenbroich



Foto: Wittfeld

Als der Zug noch Christoforus hieß: Zuglaufschild der 90er-Jahre.

Wehmut

Betrifft: „Laufsteg“, Heft 5/2007

Gleich beim ersten kurzen Durchblättern stutzte ich bei Seite 79. Ist er´s oder ist er´s nicht, der Bahnhof „Saint Amarin“ im Elsaß? Nein! Er sieht nur so aus. Es ist der Baustil dieser Gegend. Abgesehen vom Beitrag selbst und den Supermodellen von Monsieur Jean-Pierre Bout fühlte ich mich gleich in meine Jugend versetzt, denn ich lebte damals vier Jahre im herrlichen Elsaß, zwei Jahre als Kriegsgefangener beim Entminungskommando am Rhein und in den Vogesen und danach zwei Jahre als Zivilarbeiter, Travailleur libre. Ich wohnte im Thurtal, zehn Kilometer talaufwärts des Ortes Saint Amarin, wo ich täglich aus- und bei der Heimfahrt wieder einstieg und später täglich durchfuhr, weil sich mein Arbeitsplatz dann in Thann befand. Ich wollte nur zum Ausdruck bringen, dass mir der Beitrag nicht nur technisch und optisch gefiel, sondern dass er in mir ein bisschen Wehmut hervorrief.

Joachim Schnitzer, 04288 Leipzig



www.gartenbahnen.ch

Übersicht I

Sommerzeit – Gartenbahnzeit. Auf dieser Seite geht es jedoch um die ganz Großen ab fünf Zoll Spurweite.

■ Eine prima Idee hatte Roger Henchoz als er sich an seinen Computer setzte und diese Internetpräsenz installierte. Er gibt eine verlinkte Übersicht zu den wichtigsten Fünf- und $7\frac{1}{4}$-Zoll- (Echtdampf-) Anlagen der Schweiz. Freunde der großen Loks beziehungsweise interessierte potentielle Neueinsteiger finden hier Informationen zur Technik von Gartenbahnen, Dampflokomotiven, -walzen, -maschinen und eine Liste der wenigen spezialisierten Lieferanten für ganz große Spuren.

www.dampf-modell-bahn.de

Übersicht II

Was die Schweizer können, geht in Deutschland auch: Ein Überblick über zahlreiche hiesige Großspurvereine.

■ Sie sind schon faszinierend, die Großspurer, die auf Gleisen mit 45 bis 260 Millimetern Spurweite meist mit Eigenbau-Loks fahren. Aber wenn sie sich nicht gerade bei großen Messen treffen, sind die Freunde der großen kleinen Loks mitunter nicht so leicht zu finden. Doch da helfen das Internet und speziell diese Seite: Hier findet der Neugierige die Clubs nach Postleitzahlen sortiert und erhält auch gleich unverbindliche Informationen über Fahrtage.

www.11406.ch

Dem Schrottplatz abgetrotzt

Die Zeit der legendären SBB-Ae 6/6 neigt sich dem Ende zu, auch wenn sie noch nicht ganz verzichtbar ist.

■ Jetzt geht es darum, noch einige Exemplare zumindest als Ausstellungsstücke zu bewahren, bevor der Schneidbrenner zuschlägt. Das dachte man sich auch in Alpnachstad und rettete die Ae 6/6 11406. Die Repräsentantin des Kantons Obwalden, die nie in ihrer Paten-Heimat fuhr, kam im Dezember 2006 auf der Straße doch noch dort an. Die Internetseite ist gut gestaltet, allerdings wünscht man sich mehr Bilder.

www.eisenbahngeschichte-bs.de



Traditionsende

Die Geschichte der Dampflokaufarbeitung im ehemaligen AW Braunschweig.

■ Die von Marc Lewandowski ins Netz gestellte Seite erinnert an das letzte AW, in dem die Bundesbahn Dampfloks aufarbeitete. Die Internetseite beschäftigt sich mit ein paar verpassten Chancen, als nach Schließung des Werkes kurzfristig die Möglichkeit bestand, in Braunschweig den Grundstein für ein einzigartiges Museum zu legen. Der Autor hat sich intensiv mit dem Werk beschäftigt, mit dem ihn eine familiäre Tradition verbindet, er sichtete alte Unterlagen und trieb historische Fotos auf. Als Chronist des ehemaligen AW begleitet er den Internetbesucher durch die vergangenen 80 Jahre von der Inbetriebnahme über die Werksschließung 1976/77 bis zum heutigen Tag bei der Spurensuche auf dem ehemaligen Werksgelände. Die Fülle der zusammengetragenen Informationen ist beinahe überwältigend: Alte Bilder, Dokumente und Zeitungsausschnitte belegen die abwechslungsreiche Geschichte des AW. Die Spurensuche auf dem heutigen Werksgelände und die teils morbiden Verfalls-Bilder schaffen eine entsprechende Stimmung. Alles in allem eine hervorragend gestaltete Seite zu einem wirklich bemerkenswerten Thema.

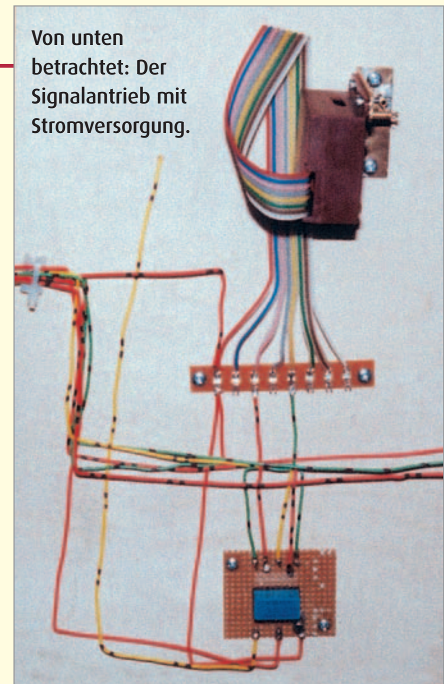

Von unten betrachtet: Der Signalantrieb mit Stromversorgung.

Foto: Bahnert

Bausätze für Formsignale gelten als preiswerte Alternative. Einen robusten, zugleich vorbildlich langsamen Antrieb hat Wolfgang Bahnert parat.

Antriebs-Los

Auf bestimmte Dinge möchte der Modelleisenbahner auch in Zeiten knapperer Kassen nicht verzichten. Einsparpotential bieten handelsübliche Bausätze für Formsignale. Die Antriebe, insoweit sie zum Bausatzumfang gehören, erweisen sich freilich nicht selten für den Betrieb auf Ausstellungsanlagen als zu schwach und neigen zum Durchbrennen. Eine Alternative ist in der Baugröße H0 der wesentlich robustere Weichenantrieb von Tillig, der aber nicht so ohne weiteres zum Signalantrieb umfunktioniert werden kann.

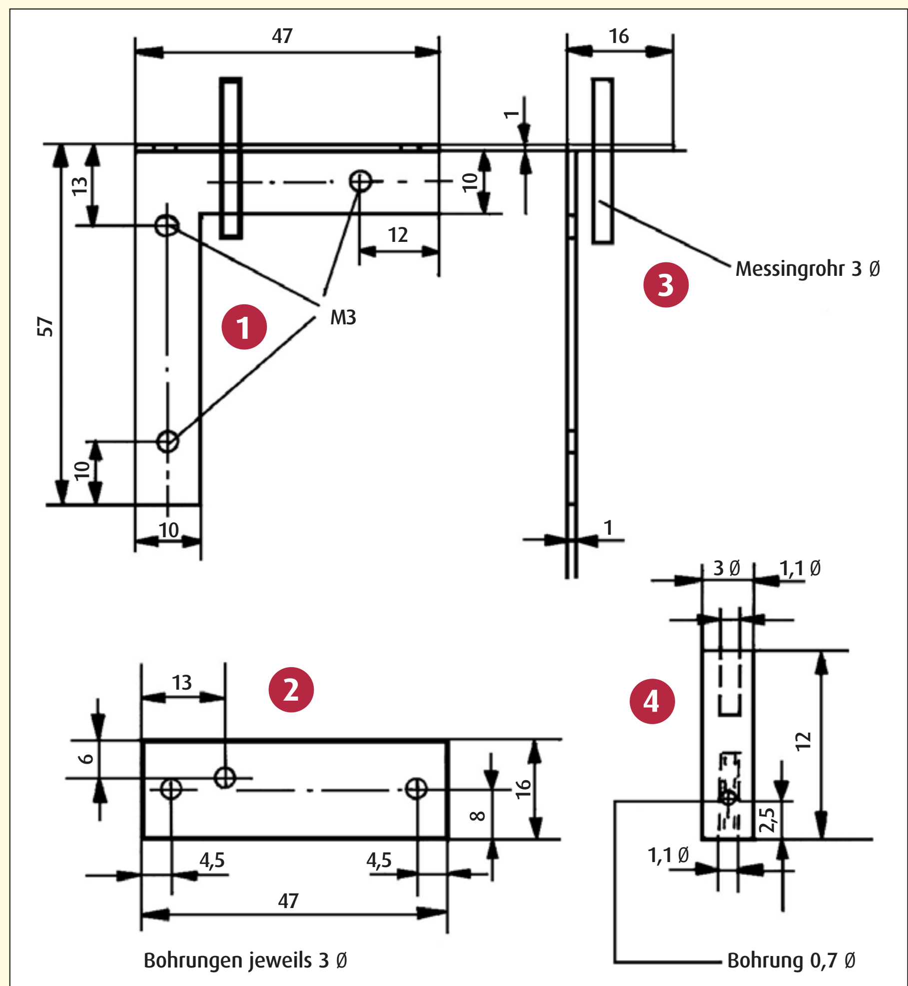
Der Stellweg des Tillig-Antriebs muss zunächst auf 4 Millimeter umgestellt werden. Da der Antrieb senkrecht arbeiten soll, ist eine entsprechende Halterung erforderlich. Gemäß nebenstehenden Zeichnungen werden Winkel und Deckblech aus 1 mm dickem Messingblech ausgesägt, gebohrt und zusammengelötet. Hinter die M3-Bohrungen werden zusätzlich M3-Muttern ans Blech gelötet.

Das Messingrohr, durch das später der Stelldraht für den oder die Signalflügel zu führen ist, wird senkrecht ins Deckblech eingepasst und verlötet. Mittels der M3-Zylinderkopfschrauben schraubt man nun den Antrieb am Messing-Winkel fest. Das Justierstück, das man aus Rundmessing herstellt, erhält beiderseits zirka 5 mm tiefe Bohrungen mit einem Durchmesser von 1,1 mm. In der einen Bohrung lötet man den zuvor gut verzinnten Stelldraht fest. Er wird so weit gekürzt, dass das Justierstück kurz über dem Antriebsgehäuse beweglich ist. In die gegenüberliegende Bohrung wird ein M1,4-Gewinde geschnitten. Vorsichtig ist nun eine weitere Bohrung quer mit 0,7 mm Durchmesser vorzunehmen, durch welche der Stelldraht für die Signalflügel mit einer M1,4-Schraube justiert wird.

Mit Holzschrauben 3x10 oder 3x12 schraubt man nun den Antrieb von unten an die Anlagenplatte. Das Rohr wird durch eine Bohrung in der Platte geführt, ohne überzustehen. Die Hilfskontakte des Antriebs können für die Fahrstromversorgung des Abschaltgleises sowie für weitere Funktionen genutzt werden: Ein Antriebs-Los mit Nebeneffekt! *Wolfgang Bahnert*

Materialliste

- 1 Messing-Winkel, 10x47x56 mm, 1 mm dick
- 1 Messing-Deckblech, 16x47 mm, 1 mm dick
- 1 Messing-Rohr, 25 mm lang, Ø 3 mm
- 1 Justierstück aus Messing, 12 mm lang, Ø 3 mm
- 3 Stahl-Muttern M3
- 3 Stahl-Zylinderkopfschrauben, M3x12
- 1 Justierschraube aus Messing, M1,4x5



Zeichnungen: Bahnert

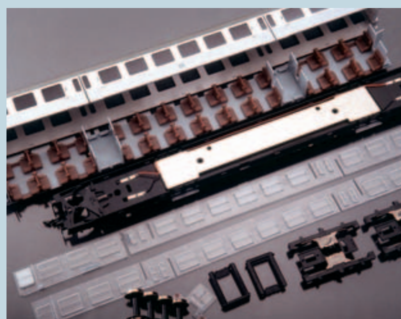
Rocos H0-Silberlinge dürfen als die bisher besten Modelle dieser Wagen in Großserie gelten. Trotzdem kann man Diverses verbessern.

Silber-Schmuck

Teil 1 Arbeiten am Innenraum

Mit der Auslieferung der Silberlinge von Roco vor drei Jahren wurde vielen Modellbahnfans ein großer Wunsch erfüllt, da diese Wagen seit dem zeitweiligen Abtauchen der Lima-Modelle erstmals wieder in exakter Länge und in ansprechender Qualität als Großserienmodelle verfügbar waren.

Die Trennwände sind beim Roco-Einsatz lediglich bis zur Höhe der Fensteroberkante dargestellt, damit sich bei Nachrüstung einer Innenbeleuchtung das Licht möglichst im ganzen Wagen gleichmäßig verteilt. Wer die Wände in ihrer ganzen Höhe darstellen will, schneidet aus Polystyrol einen Streifen in der Breite des Wagenkasteninneren. Die Kontur der Dachrundung arbeitet man mit der Säge und einigen Feilenstrichen heraus. Das erste Wandstück dient als Schablone für die folgenden. Sind alle Trennwände samt Durchgangsöffnung erstellt, fertigt man bei zweiklassigen ABn-Wagen die Abtrennung der 1.-Klasse-Abteile, die dann natürlich nur bis zur Abteilaußenwand mit den Schiebetüren reichen. Von der ursprünglichen Inneneinrichtung entfernt man die Türen soweit, dass sich die Position gerade noch abzeichnet. Die neu gefertigten Trennwände befestigt man dann an derselben Stelle mit etwas Sekundenkleber. Die Farben wurden im vorliegenden Fall aus Kunstharzlacken von Revell angemischt. Den Innenbereich des Wagenkastens und die Trennwände, die zu den Abteilen der 2. Klasse zeigen, lackiert man in einem hellen Ocker-Ton. Im Einstiegsbereich waren die Trennwände und die Wagenwand in einem hellen Mintgrün abgesetzt. Erst später erhielten die Türen ein auffallendes Orange. Für die Farbtrennung an den Wänden genügt ein Stück Polystyrol als Schablone. Die Gangwände und die Wände im Bereich des ersten Fensters erhalten dieselbe Farbe. Die umliegenden Flächen deckt man mit Tesastreifen ab. Die kürzeren Trennwände des 1.-Klasse-Bereichs erhalten eine Spritzla- →



Für die Bearbeitung müssen die Modelle komplett zerlegt werden.



Die Trennwände im Eingangsbereich und an den Wagenenden kann man aus einem in Wagenbreite zurechtgeschnittenen, 1 mm starken Polystyrolstreifen basteln.



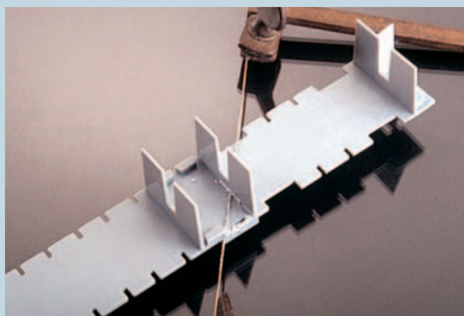


Zur Darstellung der Innenraumverkleidung in heller Holzmaserung setzt man den Wagenkasten in einem hellen gelblich-beigen Ton ab.



Im Einstiegsbereich und am Wagenende waren die Wände und Türen mintgrün lackiert. Beim Modell sind die umliegenden Flächen mit Tesastreifen abzudecken.

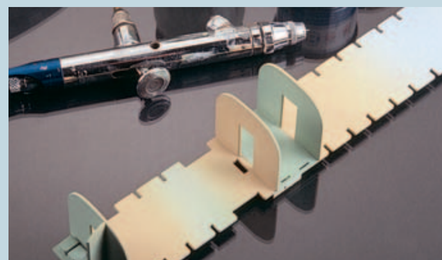
Mit rasch drehenden Höchstgeschwindigkeit eilt die V 60 mit ihrem Kurzzug durch den Sommermorgen.



Die originalen Trennwände der Inneneinrichtung fallen der Säge zum Opfer.



Sind alle Trennwände mit entsprechendem Türausschnitt angefertigt, kann man die Schiebetür in geöffnetem Zustand durch einen aufgeklebten 0,5 x 0,5 mm großen Polystyrolstreifen darstellen.



Nach dem Verkleben der Wände auf der Bodenplatte erfolgt die Farbgebung in Beigebraun und Mintgrün. Zur Farbtrennung genügt ein hinter die Wand gehaltener Karton.



Großen Anteil an der vorbildgerechten Wirkung der überarbeiteten Silberlinge hat neben den Betriebsspuren natürlich die Nachrüstung mit Fahrgästen.

ckierung in einem dunklen Orangebraun. Wer es genau nimmt, müsste die Innenseite der Dachrundung ab Fensteroberkante in einem elfenbeinfarbenen Ton absetzen, doch wären die Abdeckarbeiten mühselig. Die türkisfarbenen Sitze entsprechen mit den hohen Rückenlehnen der modernisierten Vorbild-Ausführung, können aber entsprechend abgeändert werden. Dabei trennt man den unteren durchgehenden Steg mit einem scharfen Skalpell ab, so dass die senkrechten Zapfen zum späteren Wiedereinsetzen erhalten bleiben. Eine Andeutung der Trennwände beim Roco-Modell fehlt, weshalb je zwei Sitze an den Kopfstützen verbunden sind. Mit der Säge kappt man die Verbindung und kürzt die Rückenlehnen in einer Höhe von etwa 2 mm über den Armstützen. Jetzt sollten die vorbereiteten Trennwände genau dazwischenpassen. Die Kopfstützen waren beim Original direkt an der Trennwand verschraubt. Sie entstehen entweder im Eigenbau aus halbrunden und flachen Evergreen-Profilen oder wie im vorliegenden Fall aus abgetrennten Kopfstützen aus einem Alphatrains-Abteilwagen. Dessen Inneneinrichtung ist übrigens über das RHS-Wagenstudio (Schumacher & Heckt GbR, Sofienstr. 55, 73235 Weilheim, www.rhs-wagenstudio.de) zu beziehen. Bevor die Sitze wieder eingesteckt werden, erhalten sie samt Kopfstützen im 1.-Klasse-Abteil eine Spritzlackierung in einem hellen Blaugrau. Die Bänke in der 2. Klasse bleiben unbearbeitet, da der Kunststoff Farbe und Glanzgrad des originalen Kunstleders überzeugend wiedergibt. Um bei der Farbgebung des Bodens weitere Abdeckarbeiten zu vermeiden, streicht man ihn in einem verdünnten dunklen Graubraun mit einem Pinsel. Sind die Sitzbänke und Trennwände mit Sekundenkleber fixiert, folgen die Kopfstützen. Als Distanzhalter dient beim Verkleben an der Trennwand ein zwischengelegter 2,5-mm-Polystyrolstreifen. Übrigens: Für die Holzimitation der Innenwände ist beim RHS-Wagenstudio entsprechende Selbstklebefolie in heller und dunkler Farbgebung erhältlich. Allerdings ist die Maserung im Maßstab 1:1 wiedergegeben, was für ein H0-Modell etwas überstrukturiert wirkt.

Da die Trennwände bis an den Wagenkasten reichen, passt das Fensterband nicht in ganzer Länge. Der entsprechende Bereich wird durch einen Sägeschnitt abgetrennt. Zum Verkleben genügt eine winzige Menge Nitroverdünnung, die an die Kante geträufelt wird. Mit dem Einkleben von Fahrgästen sind die Arbeiten am Innenleben der Silberlinge beendet. Der zweite Teil beschäftigt sich mit den äußerlichen Änderungen. *Jörg Chocholaty/yo*

Anzumischende Farben

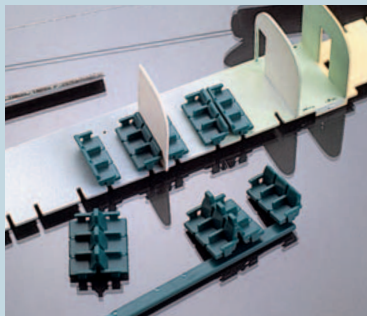
Sitze 1. Klasse: *Revell Nr. 76 (helles Grau) und Revell 56 (Blau), Mischungsverhältnis 10:1*

Trennwände 1. Klasse: *Revell 84 (Lederbraun) und Revell 25 (Leuchtorange), Mischungsverhältnis 5:1*

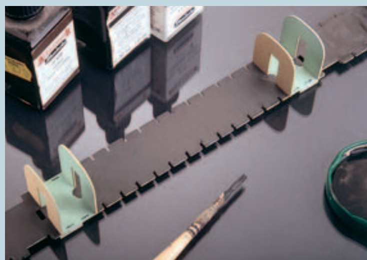
Holz in 2. Klasse: *Revell 89 (Beige) und Revell 15 (Gelb), Mischungsverhältnis 5:1*

Wände auf den Gängen: *Revell 59 (helles Türkis), abgedunkelt mit Revell 48 (Grün), Mischungsverhältnis 1:1*

Boden: *Revell 84 (Lederbraun) und Revell 75 (Steingrau), Mischungsverhältnis 1:1*



Die Sitzbänke im Bereich der 1. Klasse werden der älteren Ausführung durch das Absägen der Rückenlehnen 2 mm über den Armlehnen angepasst.



Vor dem Einbau der Sitzbänke setzt man den Bodenbereich in einem dunklen Graubraun ab. Damit die Farben mit dem Pinsel aufgetragen eine homogene Fläche ergeben, muss man sie entsprechend verdünnen.



Im Bereich der 1. Klasse waren die Trennwände mit dunklem Furnier überzogen. Die Kopfstützen stammen von Alphatrains-Wagen.



Bevor der Wagenkasten aufgeklipst wird, platziert man sitzende Fahrgäste. Die Frau von Welt nimmt im 1.-Klasse-Abteil Platz, das einfache Volk dagegen in der 2. Klasse.

Fotos: J. Chocholaty

Pigment-Power

Mit Zeichenkohle lassen sich Kunststoffteile mit Verwitterungsspuren versehen.

Foto: H. Rühl



Der Auftrag von Zeichenkohle (links) bringt Plastizität.

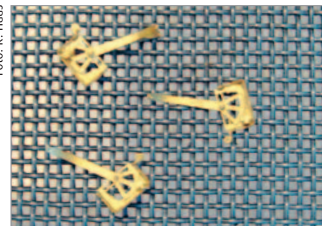
■ Kunststoffbausätze wirken im unbehandelten Zustand unrealistisch. Der Glanz des Polystyrols und die einheitliche Einfärbung von Mauerwerk und Fugen führt zu diesem Effekt. Eine einfache und zudem sehr preiswerte Methode, Bausätze aus Kunststoff zu altern, ist eine Behandlung mit Zeichenkohle. Auf etwas Schmirgelpapier wird rohe Zeichenkohle (zu erhalten im Papierwarenladen oder beim Künstlerbedarf) zerrieben. Mit einem Wischer aus Filz trägt man das Pulver auf die noch nicht montierten Teile eines Bausatzes, wobei Fenster, Verglasungen und etwaige Dekorationen noch nicht eingesetzt sein sollten. Mit einem weichen Pinsel lässt sich überschüssiges Pulver abnehmen. In Fugen bleibt mehr Kohlepulver hängen, wodurch sich ein plastischer Eindruck einstellt. Die gewünschte Wirkung kann durch mehrmaligen Auftrag gesteuert werden. Bei der Arbeit kann man sich Zeit lassen, denn anders als bei Lacken sind keine Trockenzeiten zu beachten. Wenn die erzielten Effekte nicht gefallen, lässt sich mit Wasser alles sehr einfach wieder rückgängig machen. Eine Konservierung des Pulver-Auftrages ist eigentlich nicht notwendig, da Gebäude später auf der Anlage kaum einer Berührung unterliegen werden. Bei der Montage der bearbeiteten Teile kommt es zwar durch Berührungen noch zu leichtem Verwischen der Aufträge, am Ende kann man aber, falls erforderlich, partiell etwas nacharbeiten. *Helge Rühl*

Sprühhilfe

Kleinteile werden beim Sprühen durch ein Sieb festgehalten.

■ Bei der Spritzlackierung von kleinen Teilen, die man nicht fixieren kann, fliegen diese oftmals durch den Sprühdruck davon. Das hat mit Strömungsmechanik zu tun, da man das zu lackierende Teilchen oft nicht im Staupunkt der Sprühströmung trifft und die erzeugte Prallströmung auf undurchlässiger Unterlage das Objekt mitreißt. Nimmt man jedoch als Unterlage ein Maschensieb aus Kunststoff (Polypropylen oder Polyester mit einer Drahtstärke von etwa 1 mm und Maschenweiten von etwa 2 bis 3 mm), so geht der Sprühstrahl glatt durch das Sieb und das zu lackierende Teil bleibt ruhig liegen. Die geforderte Drahtstärke macht die Unterlage so steif, dass man mit einer Hand das Sieb in gebührender Entfernung (Erfahrungswert 20 bis 30 cm) zur Sprühdüse halten kann und gleichzeitig mit der anderen Hand die Sprühdose oder Spritzpistole betätigt. Siebmaterial ist beispielsweise als Fliegengitter erhältlich. Die Maschenweite richtet sich nach der Größe der zu lackierenden Teile. Wenn nach einiger Zeit die Maschenlücken durch die Farbreste zuwachsen, wird das Sieb als Sondermüll entsorgt und durch ein neues ersetzt. *Dr. Raimund Haas*

Foto: R. Haas



Auf ein Gitter gelegt, machen Kleinteile beim Sprühen keine Fluchtversuche.

Schau, schau

Fahrzeuge ohne Umkarton finden in einem Schaukasten Platz.

■ Als vor drei Jahren ein Umzug anstand, galt es, die sichere Aufbewahrung der H0-Wagen ohne Original-Karton zu klären. Platz sollten die Modelle später in Schubladen finden. Die Lösung bot der Herpa-Schaukasten (Art.-Nr. 055031) für Auto-Modelle, der mit Abmessungen von 57 x 45 x 6,5 cm in handelsübliche Schubladen passt. Nach Abtrennen der Kante mit den Ösen zum Aufhängen und der Klarsichtabdeckung ist der gut stapelbare Kasten sofort einsetzbar. Zum Umzug oder wenn man die Kästen des öfteren herausnimmt, empfiehlt es sich, empfindlicher Fahrzeuge mit Küchenpapier oder Schaumstoffteilen gegen Herumrutschen zu sichern, da die Modelle auf den Rädern stehen. Beim Umzug nahm übrigens nur ein einziger Wagen Schaden. *Siegfried Graßmann*

Foto: S. Graßmann



Staubgeschützt, übersichtlich und sicher lagern die Modelle in den modifizierten Schaukästen.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Zunächst exklusiv für Importeur SAI fertigt Piko eine französische Diesellok der Baureihe BB 66000 in H0.

Kein Flic(k)werk

Etwas schnell ist sie ja schon, die blaue BB66053, doch das H0-Auge des Gesetzes drückt noch einmal ein Auge zu. Da der Polizist (in Frankreich Flic genannt) Eisenbahnfan ist, hält er die Lok trotzdem an, um sie eingehender zu betrachten. Das lohnt sich übrigens für jeden, der französische Eisenbahnen mag.

Zwischen 1961 und 1971 beschaffte die Société Nationale des Chemins de fer Francais (Französische Staatsbahn, SNCF) 448 Exemplare der Mehrzweck-Diesellok in drei Bauserien. Die Serien unterscheiden sich vorwiegend in der Anordnung der Lüftungs- und Wartungsklappen.

Das Vorbild der von Piko exklusiv für SAI (SAI, 36, Route de Sully, F-45730 Saint-Benoit-sur-Loire, Tel. 0033/238351100, Internet: www.maquettes-sai.fr) produzierten Maschine gehört der zweiten Serie an. Die Loks sind 120 km/h schnell und befördern Personen- und Güterzüge. Im Gegensatz zu den vergleichbaren Loks der Baureihe V100 (DB und DR) sparte die SNCF bei den meisten Maschinen die Zugheizung ein, weshalb die Modell-Lok im Reisezugdienst zumindest in der kalten Jahreszeit einen Heizwagen mitführen sollte. Einen solchen Epoche-III-Waggon gibt es von Jouef (Art.-Nr. HJ4030). Die Detaillierung entspricht dem ansprechenden Niveau der anderen Piko-Hobby-Fahrzeuge. Die Reling besteht aus elastischem, bruchunempfindlichen Kunststoff. Sogar die geriffelte Struktur des Umlaufs findet sich beim Modell. Die Scheiben des Führerstandes wirken arg dick, worüber man bei einem Einsteiger-Modell allerdings hinwegsehen sollte. Es

Die Gravuren am Drehgestell gefallen, die Druckqualität geht in Ordnung.



Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 171 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 8,8 V
- Auslauf aus V_{max} 57 mm
- Auslauf aus 120 km/27 mm
- Anfahren (1,6 V) 3 km/h
- Zugkraft Ebene 80 g
- Zugkraft Steigung 3% 69 g

- ***Hersteller:*** Piko, Exklusivmodell für den französischen Importeur SAI
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 96102
- ***Andere Ausführungen:*** Wechselstrom digital; diverse Farbvarianten
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 358 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Preis:*** Etwa 85 Euro

Viele Halberstädter Seitengangwagen wurden zu DB Regio versetzt. Modist bildet die Ausführung der Wagen um 1996 für TT nach.

Komfort in Pastelltönen

Ähnlich wie die Deutsche Bundesbahn (DB) beschaffte auch die Deutsche Reichsbahn (DR) Mittelgangwagen für den Nah- und Seitengangwagen für den Fernverkehr. Bei beiden deutschen Bahnverwaltungen wurden viele Schnellzugwagen nach forcierter Indienststellung neuer ICE-Garnituren in den frühen 90er-Jahren zum Regionalverkehr abgeschoben, wo sie den Fahrgästen eine Verbesserung des Sitzkomforts boten. Richtige Freude kam auf, wenn man in einem zur 2. Klasse degradierten 1.-Klasse-Abteil reisen durfte.

Über den Remscheider TT-Spezialisten Modist ist nun exklusiv ein Dreier-Set (Art.-Nr. 230115) aus ABDomsbd 409.1 (1., 2. Klasse und Gepäckabteil), Bom 280.1 (2. Klasse) und Am 201 (1. Klasse) in minttürkiser Regio-Farbgebung lieferbar. Die Wagenkästen sind ansprechend detailliert und in hervorragender Qualität mehrfarbig bedruckt. Dass die Fenster beim Vorbild als Übersetzfenster ausgebildet sind, wird nicht einmal drucktechnisch aufgefangen. Die Türklinken kann der Modellbahner noch mit lichtgrauer Farbe absetzen. Zum Pinsel sollte man auch beim





Bei einer Verfolgung der schönen Lok mit seinem Kastenwagen hätte der Flic schlechte Karten, beim Vorbild übrigens auch.

beeindruckt schon, dass die mit zahlreichen freistehenden Details aufwartenden Drehgestellblenden aus einem Stück gespritzt sind. Sogar die Bremsklötze sitzen in Radebene. Die Lichtleiter der fahrtrichtungsabhängigen Spitzenbeleuchtung liegen oberhalb des Umlaufs frei. Auf die Nachbildung erhabener Beschilderung wurde wegen der Abwandlung für spätere Epochen verzichtet. Der Druck geriet konturenscharf und gut deckend.

Wer das Modell das erste Mal auf die Gleise stellt und vorsichtig am Regler dreht, wird sich über die Geräuscharmut des Antriebes wundern. Vom Minimaltempo von umgerechnet 3 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h bei 12 Volt gefällt die Lok durch die geringen Fahrgeräusche. Durch die Verwendung von Metall für den Rahmen wiegt die Lok 244 g. Da auch zwei Haftreifen montiert sind, ist die BB 66000 in der Lage, in der Ebene 14 vierachsige Reisezugwagen zu befördern. In der Drei-Prozent-Steigung darf der Zug noch stattliche neun Wagen lang sein. Da eine Schwungmasse fehlt, kommt die alleine fahrende Lok bei Stromunterbrechung aus 120 km/h bereits nach 2,7 cm zum Stillstand. Selbstverständlich findet sich auch eine achtpolige Digitalschnittstelle an Bord der Französin.

Zunächst kann man die exklusiv für SAI gefertigte Lok nicht offiziell in Deutschland kaufen. Da die Firma SAI aber bekannt für ihr breites Auto-Sortiment ist, lohnt es sich, bei Händlern nachzufragen, die SAI-Autos (beispielsweise Gunters Car Company, Gunter Pelz, 26131 Oldenburg) führen. Eine Fachhändler-Übersicht findet sich auf der Homepage von SAI. Für etwa 85 Euro bietet die BB 66000 von SAI/Piko viel Lokomotive fürs Geld. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Konstruktion; gute Druckqualität; gute Zugkraft; sehr leiser Antrieb; Digitalschnittstelle

KONTRA Auslauf bei Stromunterbrechung; Führerstandsverglasung

PREIS Etwa 85 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Innenraum greifen, der im Fall des Bom blaue Polster aufweisen sollte.

Den Wagen liegen in Tillig-Manier Bremsbacken, Griffstangen sowie Lichtmaschine und Schlingerdämpfer bei. Bei der Montage irritiert die Bedienungsanleitung, die glatt behauptet, dass die Schlingerdämpfer für dieses Set nicht benötigt würden. Man braucht die einzuklebenden Teile aber für den Halbgepäckwagen, der, weil für 160 km/h zugelassen, Drehgestelle mit Scheibenbremsen und Schlingerdämpfern trägt. Daraus ergibt sich, dass dieser Wagen auch keine Bremsbacken erhält (die richtigerweise auch nicht beiliegen). Die gegenüber anderen TT-Produkten mit einer Breite von 2,2 mm schmaleren Radscheiben tragen zum positiven Bild der Drehgestelle bei. Bei den Griffstangen wünscht man sich, dass sie strammer in den Bohrungen sitzen, denn mit Klebstoff an den Seitenwänden hantieren zu müssen, ist selbst bei ruhigen Händen riskant.

Ein Preis von 129 Euro für das Dreier-Set liegt trotz der guten Qualität hart an der Schmerzgrenze. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; sehr gute Fahreigenschaften; sehr gute Bedruckung

KONTRA Schlabbersitz der Zurüstteile; Fenstergestaltung; recht hoher Preis

PREIS Set 129 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒


Die 1. Klasse ist im Set etwas dominant. Doch fuhren zeitweise Wagen noch mit 1.-Klasse-Bezeichnung außen, die Abteiltüren waren aber bereits mit 2.-Klasse-Piktogrammen versehen.

Sodor lässt grüßen

Können Schienenfahrzeuge Abenteuer erleben? Ja, in der Welt von Thomas und seinen Freunden, jetzt auch mit Märklin.

Steckbrief

„Thomas" Nr. 1
C-Tenderlok nach Vorbild einer LBSC-Maschine

- Art.-Nr. 36120
- V_{max} in FS 14: 166 km/h
- Auslauf aus FS 14: 84 mm
- Anfahrt (FS) 1 mit 3 km/h
- Zugkraft Ebene 65 g
- Zugkraft Steigung 3% 50 g
- Zugkraft Steigung 8% 35 g
- Adresse ab Werk: 78
- Einstellbare Adressen: 01 bis 80

„Percy" Nr. 6
B-Satteltanklok nach freier Adaption

- Art.-Nr. 36121
- V_{max} in FS 14: 115 km/h
- Auslauf aus FS 14: 65 mm
- Anfahrt (FS 1) mit 3 km/h
- Zugkraft Ebene 30 g
- Zugkraft Steigung 3% 20 g
- Zugkraft Steigung 8% 10 g
- Adresse ab Werk: 78
- Einstellbare Adressen: 01 bis 80

Für den gestandenen Modellbahner sehen sie schon etwas putzig aus, die Lokomotiven frei nach britischem Vorbild mit den Gesichtern auf der Rauchkammer, und, mehr noch, es sind nicht nur Lokomotiven und Wagen, sondern in der Welt von Thomas und seinen Freunden sind es eher Wesen mit eigenem Charakter.

Die Geschichten spielen auf einer imaginären „Island of Sodor", wo es noch einen, nun ja, Eisenbahnbetrieb gibt, der nie von der Modernisierung berührt wurde. Sie gehen zurück auf mehrere Bücher von Wilbert Awdry, die wiederum auf Erzählungen für seinen Sohn Christopher beruhen. 1980 begann eine britische TV-Gesellschaft mit der Produktion der ersten Fernsehserien, die damals durch keinen geringeren als Ringo Starr kommentiert wurden, und seit einigen Jahren kennt man „Thomas und seine Freunde" auch bei uns.

Bei Märklin gibt es in Zusammenarbeit mit Super-RTL jetzt die Lokomotiven „Thomas" und „Percy" sowie einige passende Wagen, von denen die Redaktion die beiden O-„Troublesome"-Wagen und zwei Kesselwagen erhielt.

„Thomas" (Lok 1) ist an eine C-Tenderlokomotive angelehnt, wie sie bei der London, Brighton & South Coast Railway (LBSC) tatsächlich im Einsatz war, während „Percy" (Lok 6) die recht freie Adaption einer B-Satteltanklokomotive ist.

Die Maschinen sind serienmäßig mit Decoder ausgestattet und können mit



Freundliche Gesichter: Satteltanklok „Percy", O-Wagen „Troublesome" und Tenderlok „Thomas" (von links).

Technomodell fertigt Feldbahnloks in Kleinserie für H0e und H0f.

Feldmäuse

Feldbahnen erleben als touristische Attraktionen seit einigen Jahren eine Renaissance, nachdem viele Betriebe sie wegen angeblicher Unrentabilität zuvor stillgelegt hatten. Mit ihrem gegenüber einer Straße geringeren Platzbedarf und der Anspruchslosigkeit der Fahrzeuge waren Feldbahnen lange Zeit in Steinbrüchen, beim Torfabbau, in Ziegeleien oder im Baugewerbe allgegenwärtig.

Der geringe Platzbedarf ist natürlich auch ein Vorteil der Modelle, schließlich beträgt die Spurweite von H0f-Fahrzeugen gerade einmal 6,7, der der H0e-Variante nur neun mm. Der minimale H0e-Radius darf bei Feldbahnen schon als großzügig gelten. Die im Lokomotivbau Babelsberg produzierten Vorbilder hießen Ns2f (Spurweite 600 mm) beziehungsweise Ns2h (750 mm). Für die H0f-Fahrzeuge hat Technomodell (Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. 0351/8801991, Internet: www.technomodell.de) gleich ein Flexgleis (1 m lang, 11,80 Euro) und zwei Weichen (je 15,10 Euro) mit 2,1 mm hohen Schienenprofilen entwickelt. Während sich die H0f-Produkte, zu denen auch Muldenkipp- und Plattformwagen gehören, dauerhaft in Produktion befinden, wird die H0e-Variante der Lok nur auf Bestellung gefertigt.

Um das nötige Reibungsgewicht auf die Räder zu bringen,

Drei kleine grüne Ns2, und jede ist anders. Vorbildgerecht unterschiedliche Rahmen und Führerstände und sehr gute Fahreigenschaften kennzeichnen die Technomodell-Loks.





Familientreffen der besonderen Art: „Thomas" (li.) und „Percy" sind auf dem Weg zu neuen Abenteuern auf Märklin-K-Gleis.

dafür bestimmten Betriebssystemen (Märklin-Trafo 6647, Märklin-Delta, Märklin-Digital oder Märklin-Systems) eingesetzt werden. Für den Sofortbetrieb mit beiden Lokomotiven mag es irritieren, dass beide auf die Werksadresse 78 eingestellt sind. Doch lässt sich die Adresse auf einen Wert zwischen 01 und 80 festlegen.

Was an den Wagen wie an den Lokomotiven gefällt, ist die sehr robuste und kindgerechte (ab drei Jahren!) Ausführung: Es gibt keine scharfen Kanten, keine abbrechbaren Kleinteile oder Teile, die ein Kind leicht verschlucken könnte. All das zusammen genommen, dürfte H0-Abenteuern auf Sodor nichts mehr im Wege stehen.

Eine Diskussion über Fahrwerte ist bei dieser Art von Maschinen eher obsolet. Folgendes soll genügen: „Thomas" zeigt sich als Sprinter und eilt mit 166 km/h über die Gleise, während sich „Percy" mit vergleichsweise bescheidenen 115 km/h begnügt. „Thomas" zieht mit 65 Gramm (36 Achsen) auch mehr als doppelt so viel wie sein zweiachsiger Kollege (30 Gramm oder 16 Achsen). In einer Steigung von acht Prozent sind es noch 18 (Thomas) und sechs (Percy) Achsen.

Das einzige, was man bedauern mag, ist, dass es gegenwärtig nur eine Auswahl an „Thomas"-Fahrzeugen gibt. In einer Startpackung (Art.-Nr. 29120, Preisempfehlung 99 Euro) sowie in einem Vierer-Wagen-Set (Art.-Nr. 44129) sind noch die Abteilwagen „Annie" und „Clarabell" erhältlich.

Als sehr fair darf man die Preise bezeichnen. Hersteller Märklin empfiehlt für die beiden Lokomotiven jeweils 59 Euro und für die Wagen 9,95 Euro. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Hoher Spielwert; robuste Ausführung von Lok und Wagen; keine abbrechbaren Kleinteile; faire Preise

KONTRA Zur Zeit nur eingeschränktes Sortiment; eine Werkadresse für beide Loks

PREIS UVP 59 Euro (Loks); 9,95 Euro (Wagen)

URTEILE

---

bestehen die Loks komplett aus Metall. Die Fahrzeuge warten mit stimmigen Gravuren auf. Bei den Ns2f kann man sogar das Lüfterrad hinter der Kühlermaske erkennen. Um auch die Verbindung mit Fahrzeugen anderer Hersteller zu ermöglichen, weist die Kupplungsaufnahme Mäuler in unterschiedlichen Höhen auf, in die man vorbildentsprechend superzierliche Ösen einführt, die dann mit einem Haken gesichert werden.

Der Antrieb macht sich so klein, dass dessen Anwesenheit nicht einmal bei der offenen Lok auffällt. Firmenchef Ingenieur Gerhard Walter hat natürlich auch dafür gesorgt, dass die kleinen Loks fahrtechnisch auf der Höhe der Zeit sind. Ein aufwendiges mehrstufiges Getriebe sorgt für vorbildgetreue Langsamfahrt. Mit weniger als 1 km/h rollt die Ns2 bei 1,6 V los. Bei 12 V zeigt der Geschwindigkeitsmesser vorbildgerechte 14 km/h. Die Schwungscheibe auf dem Wellenende des schnelldrehenden Motors ermöglicht aus Höchsttempo einem Auslauf von 14 mm. Somit lassen sich auch kleinere stromlose Abschnitte überbrücken. Die hohe Untersetzung hat ein höheres, wenngleich nicht aufdringliches Fahrgeräusch zur Folge. Nach etwa 30 Minuten Fahrt beruhigt sich der Antrieb ein wenig. Das schmächtige Lokomotivchen überrascht mit einer sehr guten Zugkraft. Bis zu 18 Feldbahnloren darf man in der Ebene anhängen. In der Drei-Prozent-Steigung dürfen es immerhin noch deren elf sein.

Die außergewöhnlichen Kleinserienmodelle haben mit 348,80 Euro auch einen ebensolchen Preis. Wer allerdings dauerhaft Spaß an seinem Feldbahnbetrieb haben möchte, sollte keinesfalls am Triebfahrzeug sparen! *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Komplett aus Metall; maßstäbliche Ausführung; stimmige Detaillierung und Lackierung; hervorragend abgestuftes Getriebe; guter Auslauf; H0f- und H0e-Ausführungen vorbildgerecht

KONTRA Hoher Preis

PREIS UVP 348,50 Euro

URTEILE



Sogar eine Führerstandseinrichtung haben die kleinen Maschinchen an Bord.

Die Lemke-Laster gefallen durch stimmige Formgebung und einen moderaten Preis.





Der eher übersichtliche Lkw-Markt in N erfährt Belebung durch den Mercedes L3500 von Lemke Collection.

N-Sternchen



Mit etwas mattschwarzer Farbe kann man den Kühlergrill aufwerten, je nach Epoche erhält das Kennzeichen eine schwarze oder weiße Lackierung. Der Mercedes-Stern wird ebenso in Silber abgesetzt wie die Türgriffe.

Eher dünn gesät war bislang das Angebot an Großserienlastern in 1:160. Lemke Collection (Schallbruch 34-34a, 42781 Haan, Tel. 02129/93690, Internet: www.lemkecollection.de) steigt mit dem Mittelklasse-Lastwagen Mercedes L3500 in diversen Ausführungen in den N-Nutzfahrzeugmarkt ein. Das Vorbild wurde zwischen 1950 und 1961 gebaut, wobei es ab 1955 als L311 firmierte.

Die N-Modelle entsprechen den Fahrzeugen mit 4200-mm-Achsstand und weisen korrekte Proportionen auf. Dass an den Hauben eine Kühlrippe fehlt, darf man getrost vernachlässigen. Die Felgen an der Hinterachse hätten aber durchaus tiefer graviert sein dürfen. Dafür thront der Stern auf der vorbildgerecht gepfeilten Kühlerhaube. Der glasklare Fenstereinsatz ließ sich scheinbar nicht der Dachrundung anpassen, weshalb er im Fall der Windschutzscheibe knapp unterhalb des Rahmens endet. Um das aus einem Abstand von mehr als 30 cm zu erkennen, muss man aber schon Adleraugen haben, weshalb die Abwertung moderat ausfällt.

Die Qualität von Lackierung und Bedruckung genügt heutigen Ansprüchen. Leider lässt sich beim Anhänger die Deichsel nicht bewegen, was einer Aufstellung des Lastzuges in der Kurve entgegensteht. Mit etwas Farbe lassen sich die Laster noch verfeinern. Als Varianten erscheinen neben dem Pritsche-Plane-Hängerzug (Art.-Nr. LC 3012) und dem Solofahrzeug mit Kofferaufbau (Art.-Nr. LC 3004) zwei Pritsche-Plane-Laster ohne Anhänger, zwei Pritschenwagen ohne Plane und ein Pritschenwagen mit Sonderaufbau, der einen Von-Haus-zu-Haus-Container trägt.

Mit Preisen von 11,95 Euro für den Laster mit Kofferaufbau und 15,95 Euro für den Hängerzug wurden die Modelle fair kalkuliert. Die positive Resonanz auf die Ankündigung der L3500-Modelle bewog Lemke, den Opel-Blitz-Leichtlastwagen von 1952, den Mercedes-Omnibus O3500 und den legendären Schwerlastwagen Krupp Titan zu entwickeln. N-Bahner dürfen sich also wahrhaft freuen. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Konstruktion; stimmige Proportionen; feine Gravuren; fairer Preis; Modelle rollfähig

KONTRA Felgen an Hinterachse; Windschutzscheibe; Deichsel am Anhänger

PREIS UVP: Kofferaufbau 11,95 Euro; Hängerzug 15,95 Euro

URTEILE



Die Erzeugnisse aus dem Hause Krauthauser können Geschichten erzählen, wie dieser Transportwagen in H0 mit viel Zubehör zeigt.

Aus dem Neuheitenfundus von Ritter C.B. von Krauthauser stellen wir ein H0-Fuhrwerk vor, das es seit dem 15. Jahrhundert gibt.

Ritter-Wagen

Fuhrwerke gehören zu den beliebtesten Accessoires auf Modellbahnanlagen, die noch irgendwie an eine heile Welt gemahnen. Dabei waren und sind sie in Vielfalt und Ausführung ein nahezu unerschöpflicher Quell.

Ritter C.B. von Krauthauser ist dafür bekannt, dass er stets das besondere Vorbild sucht. Und so tat er es auch bei der Auswahl des Originals für einen Frachtwagen zum Transport von Fässern, Kisten und Säcken. Die urigen Vorbilder kamen etwa im 15. Jahrhundert auf und taten in Variationen zum Tei bis in die 1960er-Jahre hinein treu und zuverlässig ihre Dienste.

Beim Modell bleibt Krauthauser der auch bei seinen Figuren bewährten Philosophie treu: Nicht Massenfertigung und absolute Maßstabtreue, sondern Originalität und Charakter sind die Werte, die für ihn zählen.

Der Frachtwagen wird als relativ einfach zu montierender Bausatz geliefert. Wagenkasten, die Teile des Fahrgestells, Räder und Zubehör liegen fertig bemalt in einer hübsch anzuschauenden Kunststoffschachtel. Zum Zubehör gehören eine Waage, Anhängeketten und Frachtgut (Fässer, Kisten, Säcke). Zwei Fuhrleute, beide in Aktivität und in bewährter Krauthauser-Qualität, runden das Pferdegespann ab, das für sich schon eine kleine Geschichte erzählen kann.

Was den nicht so Mittelalter- und Frachtwagenkundigen etwas stört, ist die sehr knappe Bauanleitung. Auch das kleine Bild auf der Schachtel gibt nicht in allen Fällen Aufschluss. Desweiteren sind zum Beispiel die Bordwandstützen so filigran, dass sie bei der doppelten Ausführung (für die Hinterräder) schon mal zum Lösen neigen.

Man muss wissen, dass jedes Krauthauser-Modell ein als Urmodell gefertigtes, danach gegossenes, von Hand bemaltes Unikat ist: Handarbeit im Sinne des Wortes. Das sollte man vor Augen haben, wenn man sich den Preis anschaut: 60,10 Euro sind nicht billig. Aber alles in allem ist der Preis vertretbar. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Interessante Bereicherung; urige Form des Wagens; viele Details; viel Zubehör (u.a. Ladegut); Figuren

KONTRA Zum Teil sehr empfindliche Kleinteile; sehr knappe Bauanleitung; etwas teuer

PREIS 60,10 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Der Navigator

Das Dimax-System von Massoth wendet sich an professionelle DCC-Anwender und hat sich bei Schauanlagenbesitzern und Großbahnern einen hervorragenden Ruf erworben.



Ein guter Navigator, und sei es im Auto die Ehefrau, sorgt für Freude am Fahren.

Der Navigator zeigt im Auto, wo es langgeht. Diesbezüglich ist der Name des Massoth-Handgeräts etwas irreführend, denn er unterstützt den Modellbahner zwar bei der Anlagensteuerung, aber man muss schon selbst wissen, wohin die Reise gehen soll.

Wer Massoths Dimax-Produkte wählt, entscheidet sich für ein hochwertiges Digital-System. Mit Maximalströmen zwischen acht (Dimax 800Z) und zwölf Ampere (Dimax 1200Z) sind die Zentralen großanlagentauglich. Vier gleichzeitig mit schweren Zügen fahrende H0-Soundloks und 15 beleuchtete Reisezugwagen belasten die Zentrale mit gerade einmal 1,8 Ampere. Da ist also noch reichlich Luft nach oben. Der in der vergangenen Ausgabe vorgestellten LGB-Anlage der LGB-Freunde Niederrhein reichte eine einzige Dimax 1200Z. Während in letzterer bereits ein Transformator integriert ist, muss man für die Dimax 800Z einen separaten Spannungsversorger kaufen. Dieser sollte bei 12 bis 18 V Wechselspannung (beziehungsweise 14 bis 24 V Gleichspannung) zehn Ampere leisten. Massoth empfiehlt einen im Vertrieb von Conrad-Electronic befindlichen Trafo (Art.-Nr. 218496-LN), der als Ausgangsspannung wahlweise 15 oder 18 V liefert. Die Minimal-Ausstattung aus Trafo, Zentrale Dimax 800Z, Funk-Handregler und Funkempfänger schlägt also mit rund 1050 Euro zu Buche. An den beiden mit „Control-Bus" gekennzeichneten Buchsen an der Zentralen-Vorderseite lassen sich zwei Navigator-Handregler mit Steckern anschließen. Insgesamt kann man 19 Navigatoren

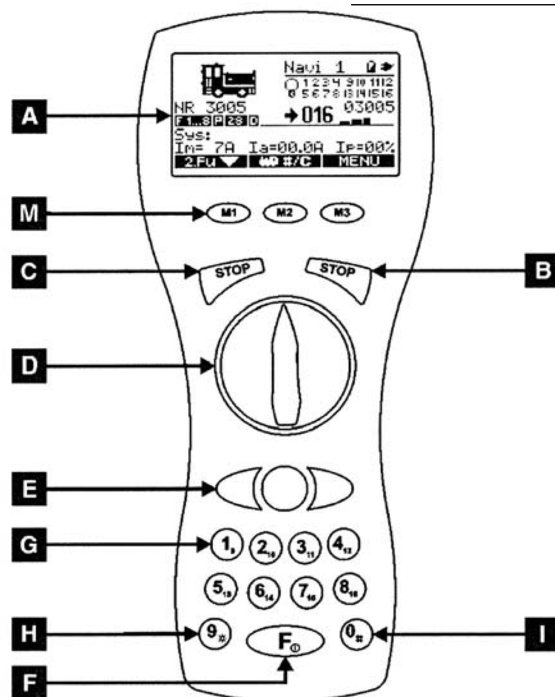


Eine analoge Lok lässt sich (mit 14 Fahrstufen) steuern. Da der Motor vernehmlich pfeift, sollte man zu Risiken und Nebenwirkungen den Hersteller der Lok befragen.



Nr.	Beschreibung
A	Display
M	Menütasten
B	rechte STOP-Taste
C	linke STOP-Taste
D	Geschwindigkeitsregler Hauptfunktion (nur Loksteuerung)
E	Steuerung der 2. Funktion (Funktion wählbar)
G	Zahleneingaben/Funktionstasten
H	Lichttaste/Zahleneingabe
I	Lokwahltaste/Zahleneingabe
F	Wahl der Funktionsebenen/Ein-/Ausschalten

Bedienelemente



per Kabel und weitere acht mit Funksteuerung anschließen!

Den Bedienkomfort des Navigators mit Funkfernsteuerung kann in Kürze auch der Besitzer von Loco-Net- (beispielsweise Uhlenbrocks Intellibox) oder Xpress-Net-Zentralen (beispielsweise von Lenz) genießen. Im Frühsommer erscheint nämlich ein Funkempfänger für beide Systeme.

Die Zentrale arbeitet nach dem NMRA-DCC-Protokoll, der Navigator erteilt auch Befehle an MZS-III-Zentralen von LGB. Der Einstieg in den Fahrbetrieb ist ganz einfach. Nach Betätigung der „0#"-Taste oder der Menütaste „M2" gelangt man zum Eingabefenster der Lokadresse. Nach deren Eingabe bestätigt man über die Taste „M3" und hat die Lok direkt im Zugriff. Nach einem langen Druck auf „M2" gelangt man ins Lokkonfigurationsmenü, in dem man beispielsweise die Zahl der Fahrstufen, den Loknamen oder ein Symbol wählen kann. Etwas langwierig gestaltet sich die Texteingabe, weil der Navigator nicht wie ein Handy über mehrfach belegte Tasten verfügt, sondern man in dem 39 Ziffern umfassenden Datensatz mit „M1" (aufwärts in der Liste) und „M2" (abwärts) suchen muss. Nach kurzer Zeit hat man sich aber an die Eingabe gewöhnt und schließlich gibt man die Loks ja nur einmal ein. Die Daten jeder Lok, die man dem System bekannt gemacht hat, bleiben natürlich gespeichert. Zum Abrufen gibt man entweder nach Betätigung von „M2" die Adresse ein oder sucht in der →



Nachdem die 212 wieder übernommen wurde, blinkt die rechte Hälfte der Fahrreglerbeleuchtung, wodurch der Navigator anzeigt, dass die Lok mit der Fahrstufe 22 fährt, der Fahrregler aber auf „0" steht. Wenn Anzeige und Fahrreglereinstellung durch einen Dreh nach rechts wieder übereinstimmen, das heißt, wenn die Lok gefangen wurde, reagiert sie wieder auf Fahrbefehle und das Blinken weicht dauerhaftem Leuchten.



Neben der 212, die über den Drehregler gesteuert wird, befindet sich die 132 über die Tasten gesteuert im Zugriff. Bei beiden Loks sind Sonderfunktionen geschaltet. Die Ludmilla (Adresse 32) dieselt in der Fahrstufe 24 dahin.



Im Menü zweite Funktion wurde Weiche 22 betätigt. Der Pfeil zeigt die Stellung an.

Technische Daten Dimax 800Z (Auszug)

- Steuerbus nach NMRA (DCC)
- 10239 Lokadressen
- 2048 Weichenadressen
- 14, 28 oder 128 Fahrstufen
- Sonderfunktionen 16 + Licht
- Mehrfachtraktionen: 16 mit je 4 Triebfahrzeugen
- Weichenstraßen: 16 mit je 15 Elementen
- Externe Spannungsversorgung: 14 bis 24 V Gleich- oder 12 bis 18 V Wechselspannung, mind. 10 A
- Fahrspannung 14 bis 24 V DCC
- Fahrstrom einstellbar auf 2, 4 oder 8 A
- Abschaltzeit bei Kurzschluss variabel
- Temperaturgesteuerter Lüfter
- Update- und Steuer-Interface

Kontakt: Massoth Elektronik GmbH, Frankensteiner Str. 28, 64342 Seeheim-Malchen, Tel. (06151)350770, Internet: www.massoth.de



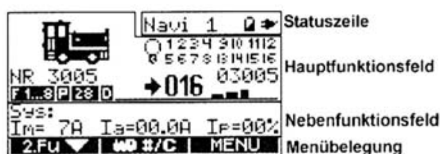
Zur notwendigen Grundausstattung gehört neben der Zentrale, dem Funkempfänger und dem Navigator auch ein nicht abgebildeter Trafo. An der Zentrale ist eine der beiden Handregler-Buchsen durch den Stecker des Funkempfängers belegt.

Lokliste. Bis zu einer Anzahl von etwa zehn Loks geht die Recherche in der Lokliste ausreichend schnell, darüber hinaus sollte man sich lieber die Adressen merken, wenn mehrere Züge gleichzeitig fahren.

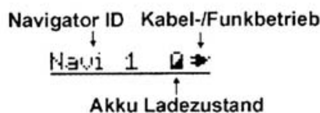
Eine Spezialität des Navigators ist die direkte Steuerung einer zweiten Lok. Dazu drückt man so oft „M1“, bis im Nebenfunktionsfeld (unterhalb der Fahrstufenanzeige für die erste Lok) „Lok xxx“ erscheint, gibt die Adresse der zweiten Lok ein und bestätigt die Auswahl. Nun kann man über die drei Tasten unterhalb des Drehreglers die zweite Lok steuern. Von einer Einstellung der Lokdecoder auf 128 Fahrstufen sollte man natürlich absehen. Nach kurzer Zeit möchte man, besonders, wenn man beispielsweise für Rangiermanöver gerne vorort ist, die Kombination aus dem Funktionsumfang einer stationären Zentrale mit zwei Fahrreglern und der Freiheit einer Funkfernsteuerung nicht mehr missen. Wenn übrigens die Batterien am Navigator leer sind, kann man einfach mit dem beiliegenden etwa 6,5 m langen Kabel Zentrale und Handregler verbinden. Bei der Bestückung mit Akkus kann man sogar beim Kabel-Betrieb eine Ladefunktion einstellen.

Selbstverständlich sind auch DCC-Decoder programmierbar. Dabei kann das Triebfahrzeug auf einem separaten Programmiergleis oder auf der Anlage (Hauptgleisprogrammierung, PoM) stehen. Eine Schnellprogrammierung der wichtigsten Decoderwerte (Startspannung, Beschleunigung, Verzögerung und Höchstgeschwindigkeit), wie sie Rocos Lokmaus oder der LH 100 von Lenz bieten, werden wegen der übersichtlichen Menüstruktur nicht vermisst. Wer Schaltbefehle für Weichen ebenfalls über den Fahrbus sendet, sollte im Notaus-Modus die Funktion Reset wählen, mit der es möglich ist, alle Fahrzeuge anzuhalten, ohne die Gleisspannung abzuschalten. Das hat den Vorteil, dass die Züge zwar stehen, die Weiche aber geschaltet werden kann. Ein weiteres angenehmes Extra ist die

Das Display



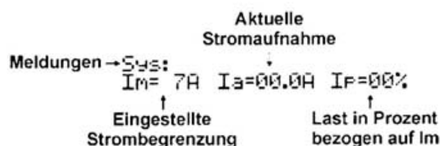
Die Statuszeile:



Das Hauptfunktionsfeld:



Das Nebenfunktionsfeld zeigt beim Einschalten folgende Infos:



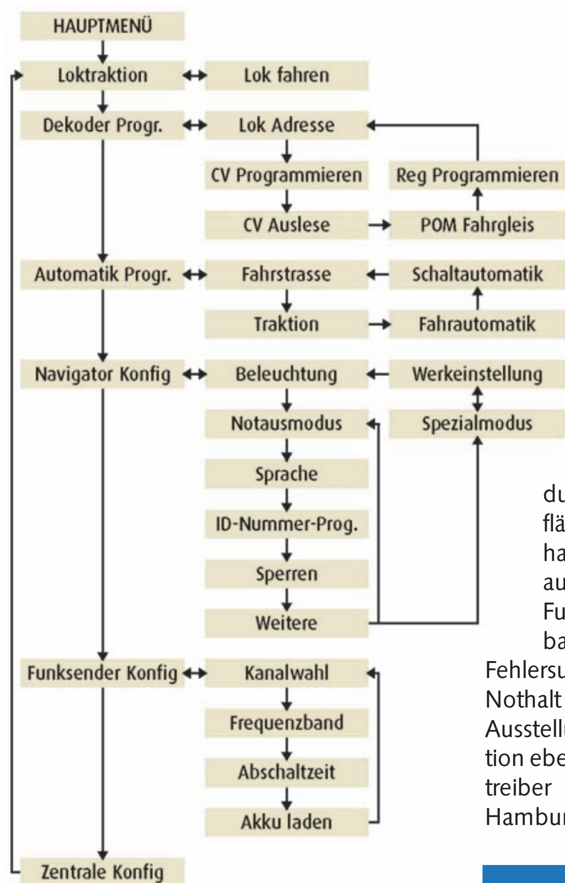
Die Menüzeile zeigt die aktuelle Belegung der 3 Tasten M1, M2, M3.

Nach kurzer Zeit hat man sich an die Informationsflut des Displays gewöhnt.

Grundausstattung (UVP)

- Zentrale Dimax 800Z (Art.-Nr. 8136001) 599 Euro
- Funkempfänger für Europa (Art.-Nr. 8133001) 109 Euro
- Handregler Navigator (Art.-Nr. 8134501) 249 Euro
- Transformator: Massoth empfiehlt einen Conrad-Trafo (Art.-Nr. 218496-LN) 92,28 Euro

Menü-Übersichtsdiagramm





An der Rückseite der Zentrale befinden sich die Anschlüsse der Fremdspannungsversorgung sowie für Fahr- und Programmiergleis (über Schraubklemmen), eine serielle Schnittstelle zum PC und die Buchse für einen Booster.

Beleuchtung des Drehreglers. Wenn dieser auf dem Nullpunkt steht, leuchtet ein roter Punkt auf. Sich bei Nachtbetrieb davonschleichende Loks gehören so der Vergangenheit an. Die Hintergrundbeleuchtung des Displays lässt sich abschalten, was die Batterie-Laufzeit im Funkbetrieb verlängert.

Eine sehr wichtige Funktion im Kurzschlussfall ist die einstellbare Abschaltzeit. Fließt nämlich über längere Zeit zuviel Strom, so können Digitalkomponenten zerstört werden. Spricht der Kurzschlussschutz zu schnell an, geht die Anlage beispielsweise beim Befahren einer Weiche durch ältere Wagen mit breiten Laufflächen unnötigerweise in den Nothalt. Außerdem zeigt der Navigator auf Wunsch die Belastung an. Diese Funktion ermöglicht dem Modellbahner eine erheblich beschleunigte Fehlersuche, wenn die Zentrale öfter in den Nothalt geht. Wer oft mit seiner Anlage an Ausstellungen teilnimmt, wird diese Funktion ebenso zu schätzen wissen wie die Betreiber des Miniatur-Wunderlandes in Hamburg, die auf Massoth-Geräte setzen.

Trotz der Funktionsvielfalt der Dimax-Geräte ist die Bedienung keineswegs kompliziert. Der Funk-Handregler Navigator setzt bei Ausstattung und Bedienung sicher Maßstäbe. Da vier moderne H0-Sound-Loks im Betrieb mit 15 beleuchteten Wagen gerade einmal 1,8 A Strom ziehen, ist eine Acht-Ampere-Zentrale für kleinere Anlagen überdimensioniert. Vielleicht lässt sich Massoth ja dazu hinreißen, auch eine kleinere Zentrale auf den Markt zu bringen, die dann auch etwas preisgünstiger wäre. Den für den Frühsommer angekündigten Funkempfänger für Xpress-Net und Loco-Net werden wir bei Erscheinen natürlich auch unter die Lupe nehmen. *Jochen Frickel*

Technische Daten Dimax-Funk-Navigator (Auszug)

- Anschluss an Dimax-Zentralen 1200Z, 800Z und an LGB MZS III
- Anschluss über speziellen Funkempfänger an Loco-Net oder Xpress-Net
- Maximalspannung 24 V, Minimalspannung 10 V
- Bei Funkbetrieb 3x 1,5 V Mignonbatterie/-akku nötig
- Menüsprachen: Deutsch oder Englisch
- Hauptgleisprogrammierung
- Programmiergleismodus
- CV auslesen und programmieren, bitweise Programmierung, Registerprogrammierung
- Programmierung von Weichendecodern
- Diverse Automatikprogramme einstellbar

Ohne geht nicht

Brawa hat seinen Programm-Klassiker, die Köf, nicht überarbeitet, sondern gleich ein neues maßstäbliches Modell mit Perspektive konstruiert.

Erinnern Sie sich noch an die früheren Zeiten des Herstellers Brawa? Da gab es Lampen, Litze, eine Seilbahn, manches andere und vor allem die Köf. Die knubbelige Lok ist das Urgestein der Remshaldener Triebfahrzeugproduktion.

Die Brawa-Köf gab es in unzähligen DB-, DR- und DRG-Varianten mit Haifischmaul und in Quelleblau, als italienische, schweizerische oder österreichische Klein-Lok. Die Modellvielfalt gab ein ganzes Sammelgebiet her. Allerdings war die 1:87-Köf inzwischen in die Jahre gekommen, die Maßstäblichkeit nicht perfekt und die Laufeigenschaften gut, aber verbesserungswürdig. Bei Brawa wurde vor einiger Zeit zwangsläufig die Frage diskutiert: Wie geht es weiter mit der Köf?

Zwei Möglichkeiten standen zur Disposition, Brawa streicht das Modell aus dem Programm oder es gibt ein neu konstruiertes Modell, das den hohen hauseigenen Ansprüchen an Vorbildtreue genügt. Brawa entschied sich für den zweiten Weg, da ein H0-Modell dieser beliebten Kleinlok im eigenen Programm eigentlich unverzichtbar ist.

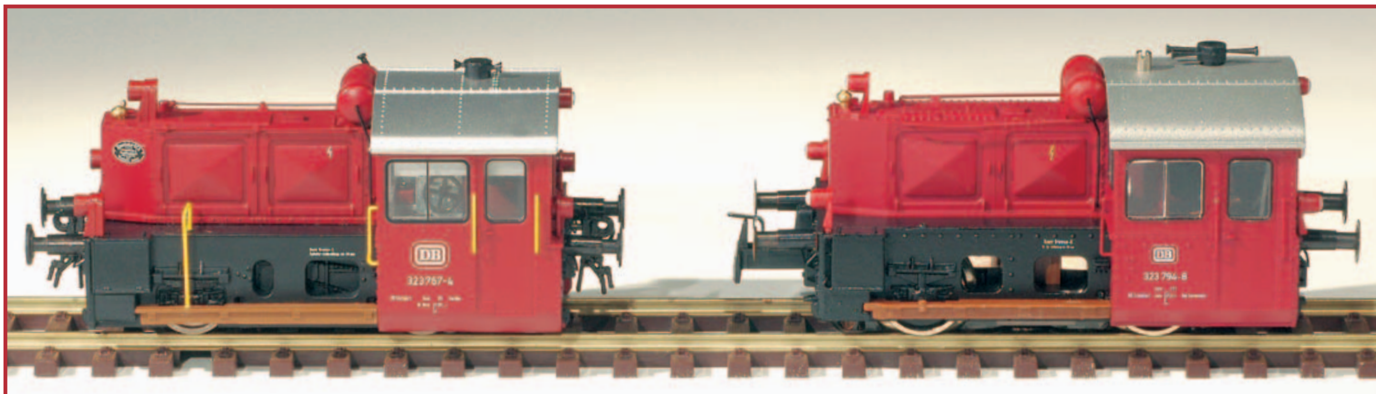
Die Köf-Neukonstruktion wird zunächst mit geschlossenem Führerhaus als DB-Lok der Epoche IV geliefert. Zum Vorbild haben die Remshaldener die Ulmer 323767-4 auserkoren. Sie ist eine der jüngeren Köfs, wurde erst 1960 bei Gmeinder gebaut und 1990 in Ulm ausgemustert. Ihre Nummer verrät, dass es eine Lok mit Luftdruckbremse und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h ist. Dass es sich zudem um eine Mosbacher Lok handelt, kann man mit bloßem Auge dem auffälligen Fabrikschild an der Spitze des Vorbaus entnehmen. Da wären wir auch schon beim ersten Bewertungspunkt: Zuallererst fällt die Feinheit des Modells auf. Die Handläufe sind filigran, jedoch erstaunlich robust. Auch die übrigen angesetzten Details wie Scheibenwischer, Typhon und Luftbehälter wirken alles andere als klobig. Die Gravuren des weitestgehend aus Metall gefertigten Modells bestechen durch Detailverliebtheit: Federpakete, Klappen und sehr feine Nieten überzeugen vor allem beim Vergleich mit dem hauseigenen Vorgängermodell. Wer genau hinguckt, wird die Andeutung des charakteristischen Kettenantriebs im durchbrochenen Rahmen entdecken. Das Lüfterrad in der Spitze des Vorbaus, das beim Vorgängermodell noch existierte, ist aus konstruktiven Gründen inzwischen weggefallen. Das ist



Auch ein schöner Rücken kann entzücken. Die unvergleichliche Köf-Hinteransicht wurde sehr gut getroffen.



Die Köf, wie sie leibt und lebt. Wäre doch zu schade gewesen, wenn Brawa dieses H0-Modell nicht konstruiert hätte.



Neben der Verbesserung des Drucks überzeugen vor allem die gelungenen Proportionen im Vergleich zum Vorläufermodell (re.).

schon deshalb zu verschmerzen, weil der Lüfter beim Vorbild nie so deutlich zu erkennen war wie beim Brawa-Modell.

Die Bedruckung und Beschriftung der Lok sind, gerade wenn man das Vorgängermodell zum Vergleich heranzieht, ebenso deutlich verbessert worden. Gestochen scharf lassen sich auch die kleinsten Buchstaben lesen.

Wer zum Innenleben der Lok vordringen möchte, muss am Lokboden drei Schrauben lösen. Dies ist nicht nötig, um einen Decoder an der 21-poligen-Schnittstelle anzuschließen. Dazu muss man nur das →



Foto: Rainer Albrecht

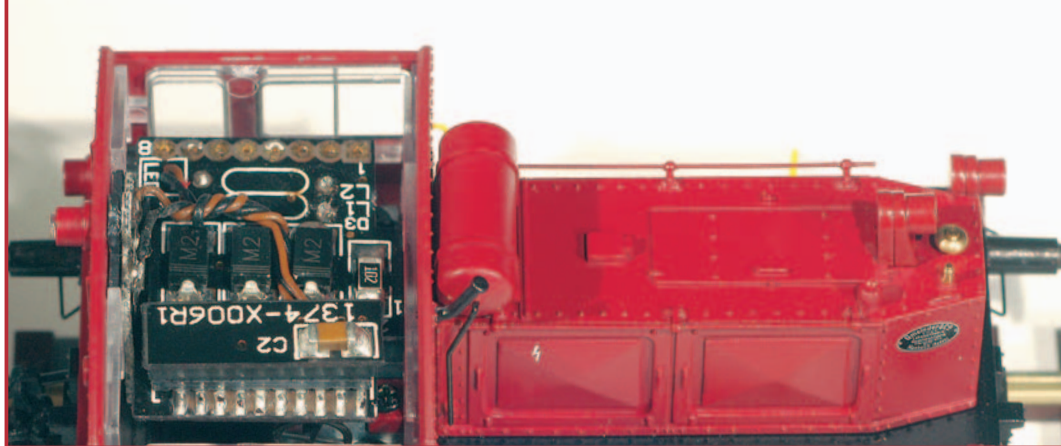
Der intensive zweite Blick zeigt die Nachbildung des Kettenantriebs in einer Rahmenaussparung der kleinen Lok.



Foto: Rainer Albrecht

Die Proportionen der feinen Details, beispielsweise der Nieten, gefallen. Federpuffer sind ein nettes Zuckerl für den Kunden.

Foto: Rainer Albrecht



Obwohl die Platine im Führerhaus untergebracht werden musste, gelang es mittels Blenden, sie passabel zu kaschieren.

aufgesteckte Dach des Führerhauses abheben. Dort sitzt, so weit wie möglich an das Dach gerückt, die Platine mit der Steckstelle. Von einem völlig freien Durchblick zu sprechen wäre nicht angemessen, allerdings muss man den Brawa-Konstrukteuren zugute halten, dass sie zumindest den Anschein der Transparenz erreichten.

Dank des überwiegenden Metallbaus bringt das Lökchen immerhin 120 Gramm auf die Waage. Der Modellbahner freut sich dadurch über eine passable und durchaus vorbildgerechte Zugkraft. In der Ebene reichte es gut für acht vierachsige Kesselwagen. Da Haftreifen bei der zweiachsigen 323 nicht in Frage kamen, lässt die Zugkraft in der dreiprozentigen Steigung rapide nach. Drei Vierachser bedeuteten das Maximum.

Viel Rangierspaß mit Brawas neuem Köf-Modell

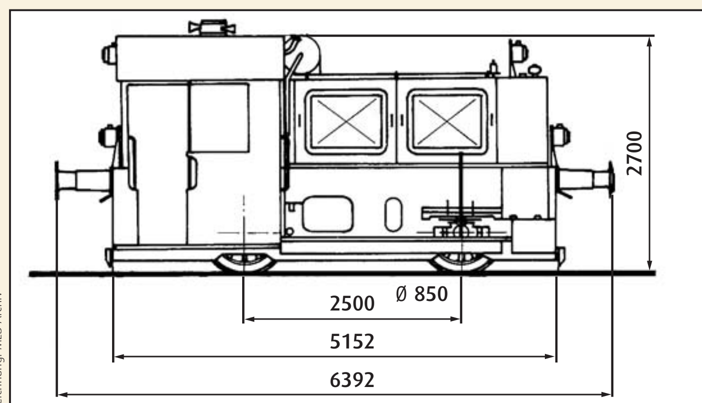
Höchste Zeit, auf das Fahrverhalten zu sprechen zu kommen: Trotz Metallgehäuses und metallenen Zahnradgetriebes ist die Lok nahezu lautlos. Leise surrt sie dahin, fährt bei 2 Volt sanft an und erreicht bei 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von nur 56 km/h. Das ist im Vergleich zum Vorbild ein sehr guter Wert. Das überzeugende Fahrverhalten liegt auch am eingebauten hochwertigen Glockenankermotor von Maxon.

So etwas wie Auslauf existiert mangels Schwungmasse

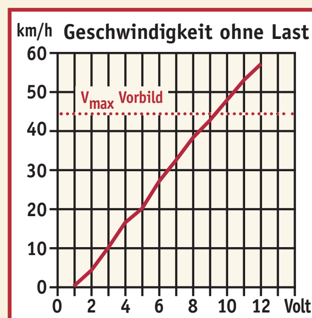
Mess- und Datenblatt



323 767 der DB von Brawa in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Brawa, Remshalden
Bezeichnung: 323 767 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: IV
Katalognummer: 42500
Im Handel seit: Mai 2007
Andere Ausführungen: Wechselstrom
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 120 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 139 Euro (DC), 169 Euro (AC) (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen
Schwungmasse: –
Haftreifen: –
Zugkraft: Ebene: Acht vierachsige Kesselwagen
3 % Steigung: Drei vierachsige Kesselwagen
6 % Steigung: Zwei vierachsige Kesselwagen

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer von beiden Achsen
Motor: Maxon-Glockenankermotor
Beleuchtung: Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd vorn und hinten
Digitale Schnittstelle: 21-polig

Service

Gehäusedemontage: Drei Schrauben am Boden der Lok lösen und abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Luftschläuche, Kupplungsattrappen
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Blister-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	6392	73,5	74,6
Länge der Lok	5152	59,2	59,6
Treibraddurchmesser	850	9,8	9,5
Achsstand der Lok	2500	28,7	29,1
Höhe über SO	2700	31,0	31,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2	4	–
Kriechen	2	4	–
U_{Nenn}	12	56	10
V_{max}Vorbild	9,6	45	5

nicht wirklich. Aus der Höchstgeschwindigkeit reichte es für einen Zentimeter. Die Stromabnahme ist allerdings so gut und sensibel, dass die Lok auch Weichenstraßen und leicht verschmutzte Gleise ohne Probleme passierte.

Das Dreilichtspitzensignal der Lok leuchtet im Analogbetrieb bei relativ geringer Spannung bereits deutlich hell und weiß. Die Beleuchtung mittels Lichtleitern zu den Laternen erlaubte auch eine zierliche Lampenbauform.

Weitere wichtige Varianten der Lok sind bereits in der Planung. Aber es soll nicht mehr die Bedruckungsvielfalt des Vorgängermodells geben. Wer nicht so lange warten will und auch nicht auf ein bestimmtes Köf-Modell angewiesen ist, erhält mit der 323767 ein überzeugend detailliertes, weitestgehend maßstäbliches 1:87-Fahrzeug mit vorbildgerechten und für diesen H0-Fahrzeugtyp herausragenden Fahreigenschaften. *Stefan Alkofer*



Foto: Rainer Albrecht

Vielleicht könnte man bei einer Köf auf Licht verzichten, aber warum sollte man, wenn es so gut wirkt und gleichzeitig filigran ist?

Die Köf

Da es nicht möglich ist, an dieser Stelle die Köf-Geschichte nachzuerzählen, sollen nur die modellrelevanten Fakten erwähnt werden. „Köf" steht für eine Kleinlok mit Öl-(Diesel-)Motor und Flüssigkeitsgetriebe (dieselhydraulischer Antrieb). 323 767 gehört zur so genannten „Leistungsgruppe II", die in Hunderten von Exemplaren von den verschiedensten Lokherstellern zwischen 1933 und 1965 gebaut wurde. Die vorliegende Lok wurde als Köf 6567 in Dienst gestellt und 1968 umgezeichnet. „323" steht für eine Kleinlok mit Luftdruckbremse und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Loks mit einer Ordnungsnummer größer als 500 waren mit Kaelble-Dieselmotoren ausgestattet.

Julius hat Märklins V60 im Griff. Dank Metallbauweise und der Bestückung mit Haftreifen ist die Lok keineswegs ausgelastet.





Das Alublech an der Spur-I-Kupplung ermöglicht das manuelle Ankuppeln der LGB-Wagen. Zugtrennungen gab es keine.

Die Gartenbahn verspricht Spielspaß für die ganze Familie. Ein Spur-IIm-Neuling wagt mit seiner Familie und Nachbarn den Selbstversuch.

Freies Spielen

Gibt es die familiengerechte Modellbahn? Wer wie der Autor dieses Beitrages kleine Kinder hat, diese aber partout nicht von der Eisenbahn fernhalten möchte, dem stellt sich die Frage nach der idealen Baugröße. Das Spielen mit Papas H0-Segmentanlage macht der vierjährigen Hannah zwar Spaß, sofern die Loks Motorgeräusch haben und hupen und läuten können. Wenn man aber gerade so über die Anlagenkante schauen kann, sind die Möglichkeiten, Waggons zu be- und entladen, halt begrenzt.

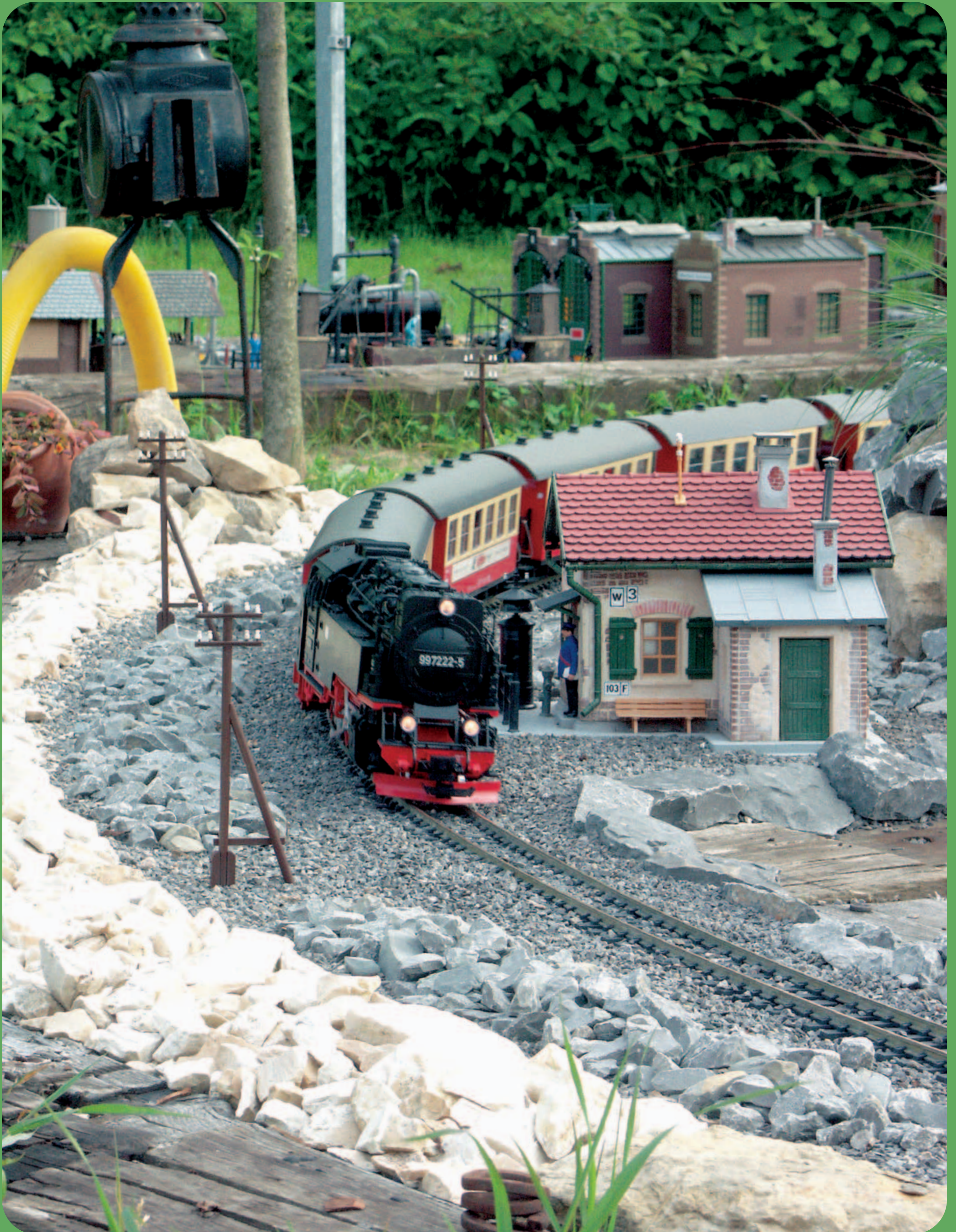
„Um solche Spiele zu ermöglichen, sollten die Fahrzeuge schon größer sein", sinnierte Papa. Der Besuch bei der ausgedehnten Gartenbahn-Anlage eines Fachhändlers in Süddeutschland brachte Papa die Großbahn, im Volksmund nach dem Marktführer schlicht „die LGB" genannt, näher. Kurzum, er beschloss den Selbstversuch. Diese Baugröße war auch für den Redakteur Neuland und so wälzte er Kataloge diverser Anbieter. Es kristallisierte sich alsbald heraus, dass die Gartenbahnerei kein billiges Hobby ist. Es galt, einen Mittelweg zwischen Kleckern und Klotzen zu finden. Es gilt, unbedingt zu bedenken, dass man mit einem langweiligen Gleiskreis, den die Kinder nach kurzer Zeit ablehnen, mindestens 200 Euro in den →

Die Gleisanlage

Der in Startsets enthaltene Gleiskreis ist keine runde Sache, weil der Spielwert begrenzt ist. Bei der Gartenbahn gilt eher: Mehr ist mehr. Das Existenzminimum für Fahrspaß ist ein Oval mit mindestens einer Weiche und einer Handvoll weiterer Gleise. Beim Kauf der Weiche sollte man nicht den kleinsten Abzweig-Radius wählen, weil nicht alle Loks diesen befahren. Beim Kauf weiterer Kurven wählt man größere Radien (ab einem Radius von 120 cm fährt fast alles). Wer größere Anlagen baut, sollte zu längeren Geraden greifen. Das spart Zeit beim Auf- und Abbau, außerdem geht an Schienenverbindern immer etwas Spannung verloren.

Während Hannah den Fahrregler bedient, wacht Sonja über das Wohlergehen der Plüschtiere.





Die Anlage beim Eisenbahntreffpunkt Schweickhardt zeigt, dass die Gartenbahn bei entsprechender Gestaltung eine echte Modellbahn ist.



„Das geht schief!", fürchtet Johanna. Simon verlangsamt vorsichtshalber die Fahrt. Die Spielmöglichkeiten sind schier unerschöpflich.

Sand setzt. Wer weitere 100 Euro in eine Weiche und ein paar gerade Gleise investiert, der dagegen begeistert den Nachwuchs auch langfristig.

Ein Bekannter des Redakteurs, selbst Gartenbahner, riet zur Anschaffung von Gleisen der US-Firma Aristo-Craft, die zwar an den Übergängen durch das Weglassen einer Schwelle weniger gut aussehen als jene von LGB, aber durch die insgesamt größere Schwellenzahl die Last der Fahrzeuge gleichmäßiger auf den weichen Untergrund des Gartens verteilten.

Als Rollmaterial entschied sich Papa als Fan von US-Bahnen zunächst für eine große vierachsige Diesellok der General-Electric-Baureihe U 25 B und drei ebenfalls vierachsige Güterwagen von Aristo-Craft. Der probeweise Einbau eines Sound-Decoders von ESU war eigentlich nicht geplant. Er stellte größere Anforderungen an Papas Improvisationskunst. Schließlich galt es, die aus dem Internet heruntergeladene Anschluss-Belegung der Lok mit der des Decoders in Einklang zu bringen. Nach wenigen Stunden drehte die sonor brummende und bei Bedarf hupende und läutende Lok ihre Runden im Wohnzimmer.

Nun läutete es noch häufiger als sonst an der Haustüre, denn auch die großen und kleinen Nachbarinnen und Nachbarn wollten sich mal ansehen, was der Jochen denn da mit nach Hause gebracht hatte. Der Zug drehte seine Runden, durch Wohnzimmer und Küche oder rangierte. Ein Kind bediente die Lokmaus, andere stellten die Weichen, wer dann noch nichts zu tun hatte, be- oder entlud die Waggons.

Während des munteren Spiels der Nachwuchseisenbahner trat ein Mahner, solche gibt es schließlich immer und überall, auf den Plan und bemerkte süffisant: „Aber über euren Rasen willste das Monster nicht jagen, oder?" Das wollte Papa eigentlich schon. „Dann musst Du aber entweder die Gleise auf Platten verlegen oder kürzere Fahrzeuge nehmen", kommentierte der Freund. „Das wollen wir doch erst mal sehen", dachte Papa und zog mit Kind und Kegel in den Garten um.

Dort hat er es dann auch weinenden Auges gesehen, dass die vierachsige US-Diesellok wegen der gezwungenermaßen abenteuerlichen Trassierung immer wieder entgleiste. Zudem hatte sich mittlerweile die angeleinte Roco-Lok-Maus als wenig kompatibel zu dem bewegungsfreudigen Nachwuchs herausgestellt. Schließlich will

Maximaler Spielspaß durch Fernbedienung

man als Lokführer sehen, wohin man fährt. Da kam Papa die Aristo-Craft-Startpackung in den Sinn, die der Herr Redakteur im Frühjahr 2005 wegen des den Spielspaß hemmenden Gleiskreises im MODELLEISENBAHNER, sehr zum Ärger des Aristo-Craft-Vertriebspartners Liliput-Bachmann, abgewertet hatte. Das Startset, das heute nicht mehr lieferbar ist, beinhaltete serienmäßig eine drahtlose Funkfernsteuerung. Diese analoge Fernsteuerung ist über Liliput-Bachmann (Art.-Nr. CRE-55480) für faire 90 Euro einzeln erhältlich. Obwohl eine

Die Fahrzeuge

Kinder sollten die Fahrzeuge, mit denen sie spielen, tragen oder zumindest entgleiste Loks und Wagen wieder aufstellen können. Der Phantasie, was Zugzusammenstellungen betrifft, sollte man freien Lauf lassen. Erlaubt ist auf der Großbahn, was gefällt. Der Herstellerangabe, den Minimalradius betreffend, sollte man bei der Wahl der Lok unbedingt Beachtung schenken. Lange Lokomotiven erfordern einen sorgfältigeren Gleisbau als kurze. Im Garten empfiehlt es sich, alle LGB-Kupplungen mit Haken auszustatten, um Zugtrennungen zu verhindern. Für Aristo-Craft-Fahrzeuge sind im spezialisierten Fachhandel LGB-kompatible Kupplungen (Art.-Nr. 29202) erhältlich. Ob diese Kupplungen zukünftig auch über den Importeur Liliput-Bachmann vertrieben werden dürfen, war zum Redaktionsschluss noch nicht klar.



Foto: J. Wehrle

Der hoch stehende Rasen behindert die Loks überraschenderweise nicht.

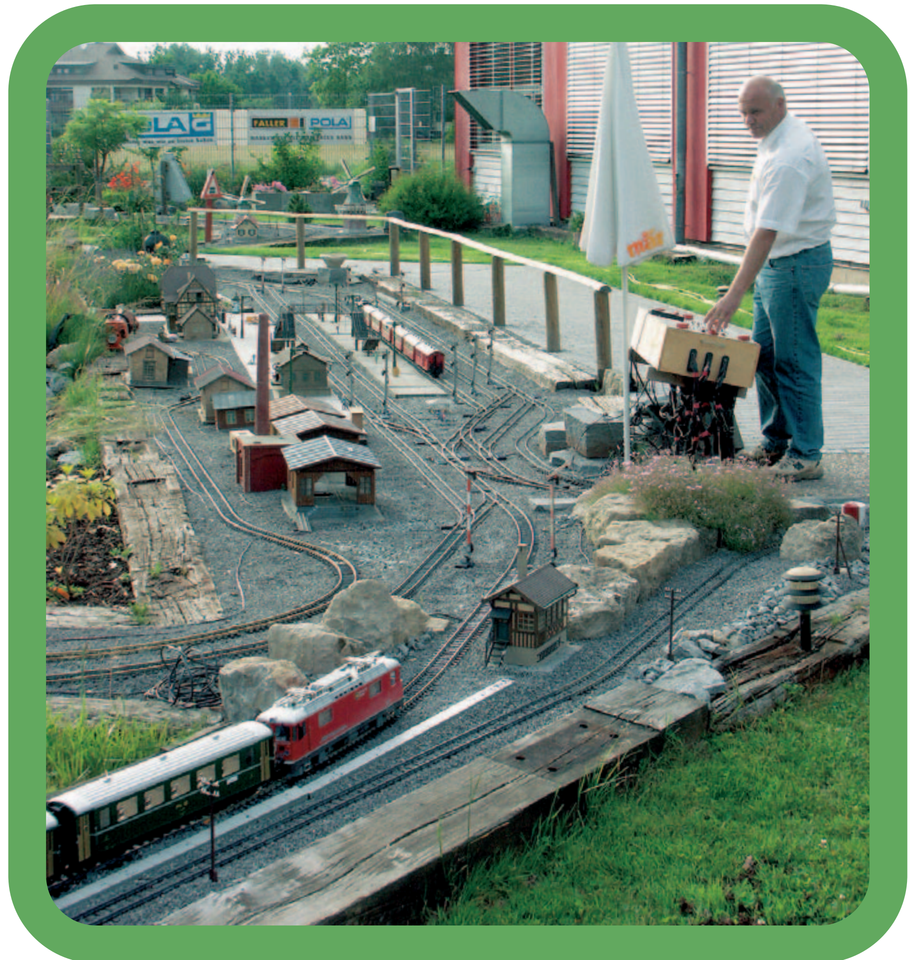
Pro & Kontra Gartenbahn

Pro

- Hoher Spielwert
- Nahezu unzerstörbar
- Freilandtauglich
- Einfacher Aufbau der Gleise
- Einfach zu reinigen
- Angebot reicht von preisgünstigen Einsteiger- bis zu exakt maßstäblichen Supermodellen
- Großes Angebot an Fahrzeugen und Zubehör

Kontra

- Auch abgebaut großer Platzbedarf
- Zum Teil hohe Preise



Fotos (6): Frickel

Fachhändler und Gartenbahner Ulrich Schweickhardt steht selbst am Regler.

innere Stimme ihm sagte, dass die Kinder keineswegs die große digitale Soundlok gegen eine kleine stumme Dampflok eintauschen würden, zog Papa los und holte aus dem Lager des Verlages die Startpackung. „Nee, die ist ja zu klein!", rief der achtjährige Simon kopfschüttelnd, ließ sich dann aber davon überzeugen, dass er die Lok und die der Packung beiliegenden zweiachsigen Wagen nach den gar nicht so seltenen Unfällen einfach schneller wieder aufs Gleis setzen und mit der drahtlosen Fernbedienung seinen Zug jetzt auch ganz toll verfolgen konnte. Da Papa aus dem schier unerschöpflichen Gleissortiment von Aristro-Craft zwei große Radien wählte, kam er nicht umhin, die gute Wirkung des kleinen Zuges im großen Bogen zu bewundern.

Nach dem Wochenende wieder in der Redaktion, stellte Papa neue Überlegungen an: „Hmm, zum selben Preis wie Aristo-Craft bietet auch LGB diverse Startpackungen an." Schon seit seiner Jugend ist Papa nämlich angetan von der Lok „Stainz" von LGB, die für ihn der Inbegriff der Gartenbahn-Lok ist. Im preisgünstigen Startset 70302 sind noch zwei der nicht minder legendären kurzen Personenwagen enthalten. Die Gleise sind mit denen von Aristocraft kompatibel, der zwangsweise stationäre Fahrregler bietet aber nicht mal ansatzweise den Fahrspaß der Funkfernsteuerung.

Nun sollte die Bahn noch einmal an die frische Luft gesetzt werden, diesmal aber mit größerer Gleisanlage. Da das heimische Rasenstückchen für große Pläne ungeeignet war, gewährte ein Nachbar Bahn und Bahnern Asyl. Zur Garten(-bahn-)party wurden noch flugs einige Freunde eingeladen und so hatten dann sieben Kinder und zehn Erwachsene ihren Spaß. Wegen des sonnigen Wetters wurde die Anlage so aufgebaut, dass sie teilweise im Schatten lag. Zur allgemeinen Freude hat die Stainz bereits ab Werk einen analog funktionierenden Soundbaustein und sogar einen Rauchgenerator an Bord, so dass das Fernbleiben der US-Diesellok zumindest teilweise aufgefangen wurde. Die drahtlose Fernbedienung von Aristo-Craft, die große Gleisanlage und die LGB-Soundlok sorgten erst zusammen für den echten Gartenbahn-Spaß. Die nur scheinbar ebene Rasenfläche zeigte den Loks die Zugkraft-Grenzen auf, doch drei beladene Wagen oder sechs leere schafften beide Zweikuppler. Beeindruckend war die sehr gute Stromleitfähigkeit der Gleise, so dass trotz einer Streckenlänge von fast 30 Metern eine einzige Einspeisung genügte. Außerdem wurde die Freiland-Tauglichkeit von Märklins Spur-I-V 60 überprüft. Nach einer kleinen Änderung an der Kupplung nahm die Lok anstandslos mit LGB-Kupplungen ausgestattete Wagen an den Haken. Bezüglich der Zugkraft stellte die aus Metall gefertigte Lok alle anderen in den Schatten. Problemlos beförderte sie alle sechs Wagen, obwohl die Mittelbordwagen mit Sand und der Flachwagen mit einem Stein beladen waren und der Zug die bereits angesprochene leichte Steigung überwinden musste.



Foto: J. Wehrle

Wie beim Vorbild: Der Wagen, wird beladen und später von der Lok abgeholt.

Fazit des Selbstversuchs: Die Kinder, aber auch die Erwachsenen fragen schon nach dem nächsten Gartenbahn-Nachmittag. Ein größeres Lob gibt es für ein Spielzeug nicht, oder? *Jochen Frickel*



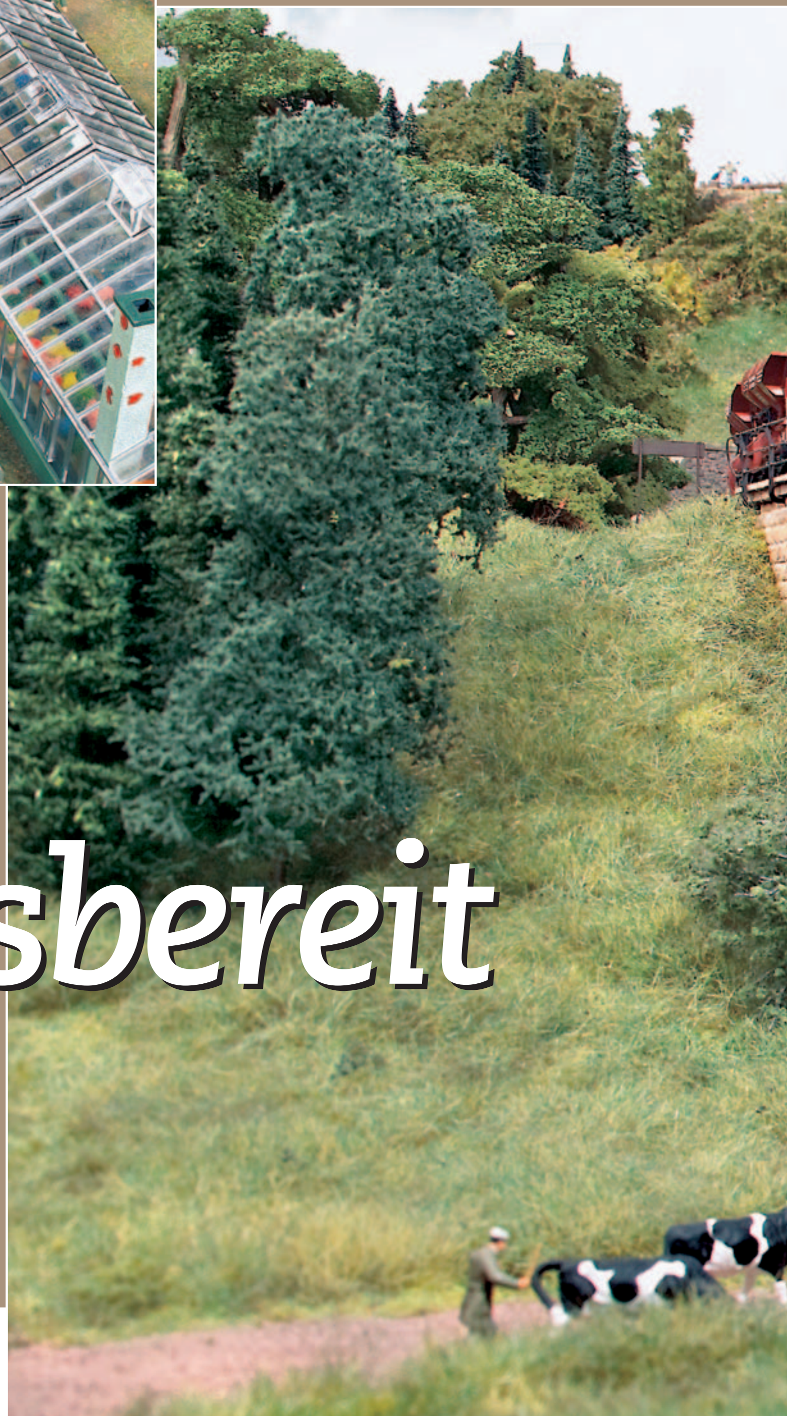
Blick aus der Vogelperspektive auf die Unterwegsstation Lautenberg, ein Name, der allen Suhlern bekannt vorkommen muss.

Allzeit leistungsbereit

Hoher Anspruch und Lokalkolorit: Nebenbahn-Flair der 30er-Jahre fangen die Modellbahnfreunde Herpf-Suhl-Hirschbach in H0 ein.

Pfeilschnelle Hochgeschwindigkeitszüge sind hier ebenso fehl am Platz wie etwa ein verkehrsroter Desiro: „Wir haben für uns den Zauber der Langsamkeit entdeckt", lächelt Uwe Volkholz, und der ist, wie könnte es auch für gebürtige Thüringer anders sein, natürlich in der Vergangenheit ihrer Heimat zu finden.

Thüringen in den 30er-Jahren: „Das liegt mir und da war die Eisenbahn noch gesund", stellt der 45-Jährige aus Hirschbach fest und kann dabei auf die Unterstützung von Bruder Steffen Volkholz und



Jens Weiske zählen. Die drei Initiatoren der Interessengemeinschaft Modellbahnfreunde Herpf-Suhl-Hirschbach (HSH) sind sich da einig, während der Nachwuchs wohl eher zu Epoche IV oder V tendiert.

Nicht die einzige Gemeinsamkeit, die „die drei Alten", wie Uwe Volkholz mit einem Schuss Selbstironie bemerkt, verbindet: „Verheiratet, ein Sohn, eine Tochter", bekomme ich jeweils zur Antwort auf meine Fragen nach dem Familienstand und Kindern. Und das Erstaunlichste: „Das ist uns noch gar nicht aufgefal- →



Szene mit dem typischen Flair der Epoche II: Die hölzerne Ständerbrücke ist ein in jeder Hinsicht begeisternder Eigenbau nach Petrirodaer Vorbild.

Der Steinbogen-Viadukt, den die 94 mit ihrem Güterzug befährt, gehört zu den herausragenden Kunstbauten auf der HSH-Segmentanlage.

len", wundert sich Jens Weiske und die Volkholz-Brüder nicken bestätigend.

Nun ja, das Allzuoffensichtliche wird bekanntlich selten bewusst wahrgenommen. Die Bestätigung folgt auf dem Fuße, als ein schon geraume Zeit die 27-teilige Segmentanlage begutachtender Endfünfziger in feinstem Revierjargon fragt: „Wie hapter datt denn mit die Übergänge hingekricht?"

Uwe Volkholz rückt seine Brille zurecht und verkneift es sich, in Suhler Mundart zu antworten. „Als Basis für den Übergang dient bei uns die Normung des Fremo", erklärt er und ergänzt: „Zur Auswahl stehen eine flache Form, E 90, sowie eine Berg-/Tal-Variante, B 88; eine Kombination der Kopfformen beziehungsweise der Wechsel der Bergseiten ermöglichen unzählige Varianten in der Zusammenstellung."

Und die Gleisübergänge? Wenn mich nicht alles täuscht, fehlt eine leitende Verbindung über die Schienenköpfe.

„Stimmt", bestätigt Uwe Volkholz. Der Mechaniker für Datenverarbeitungs- und Büromaschinen hat sich so seine eigenen Gedanken über das Für und Wider von Schienenverbindern, Pertinaxstreifen oder flexiblen Zwischenstücken gemacht und ist zusammen mit Bruder Steffen und Jens Weiske zu folgender Lösung gekommen: „Die Schienen enden an der Modul- beziehungsweise Segmentkante, im Idealfall mit etwa einem Millimeter Luft zum Gegenüber."

Im Idealfall?

„Das Holz arbeitet, so dass die Lücke mal größer, mal kleiner sein kann", erklärt Uwe Volkholz und kommt auch gleich meiner nächsten Frage zuvor: „Das macht übrigens gar nichts, die Angst vieler, das könnte zu Entgleisungen führen, ist unbegründet!"

Steffen Volkholz kann das nur unterstreichen: „Selbst bei einer Lücke von drei Millimetern, die wir bei einigen ganz alten Anlagenteilen feststellten, haben wir keine Probleme." Bruder Uwe lacht: „Es hoppelt zwar, das ist unschön, aber," wieder ernst werdend, „es ist absolut betriebssicher, selbst mit RP25-Radsätzen!"

Was bei der Gleislage allerdings zu beachten ist: „Es darf kein Knick entstehen, weder in der Horizontalen noch in der



Der DRG-AT passiert das Tunnelportal am Fuße des Weinbergs, wo der Winzer Jens Weiske mit Familie und Gästen nicht nur die Aussicht genießt.

Vertikalen", plädiert Uwe Volkholz für akkuraten Modellbau, denn sonst „ist die Freude am Fahrbetrieb schnell dahin!"

Apropos Fahrbetrieb, der setzt bei diesem Mut zur Lücke allerdings eine Fahrstromeinspeisung in jedem einzelnen Segment voraus. „Kein Fehler", meint das HSH-Trio und verweist auf die Streckenlänge und den sonst üblichen Spannungsabfall. „Der", so Uwe Volkholz, könne durchaus dazu führen, „dass selbst im Digitalbetrieb ein weit entfernter Kurzschluss nicht erkannt wird."

Seit 2003 fahren die HSH-Modellbahnfreunde digital, zunächst mit Uhlenbrocks Daisy-System, inzwischen mit der Intellibox. Die Daisy-Handregler werden am Loco-Net weiter verwendet, sind gerade beim HSH-Nachwuchs in guten Händen.

Gelegenheit für uns, eine Pause im Weinberg einzuschieben. Hier ist Jens →



Während die 58.10-21 die Unterführung überquert, setzt Fuhrmann Rolf-Dietger Holzmann auf die Ruhe seiner Kaltblüter.

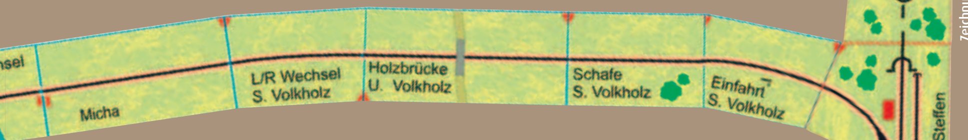
Anlagensteckbrief

27-teilige H0-Segmentanlage in Rahmen- und Plattenbauweise
Maße: 17,70 x 5,20 m (umbauter Raum)
Erbauer: Modellbahnfreunde Herpf-Suhl-Hirschbach (HSH)
Bauzeit: Seit 1998
Epoche: II (30er-Jahre)
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Digital (Uhlenbrock-Intellibox)
Gleislänge: Zirka 38 m
Gleismaterial: Tillig, Roco-Line o. B.
Rollendes Material: Fleischmann, Roco, Trix, Tillig, Sachsenmodelle, Piko
Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn
Vorbild: Kein konkretes; nach Motiven aus Thüringen in den 30er-Jahren
Besonderheit: Übergänge Fremo-Norm

Foto: Haucke



Bahnhofssegment Reichelsheim: Die Untersicht offenbart die Rahmenbauweise und die recht aufwendige Verkabelung.





Der Gleisplan zeigt die Anordnung der insgesamt 27 Segmente in der bei der Intermodellbau in Dortmund präsentierten Anlagenaufstellung.





Durchgangsbahnhof Holzhausen: Nur der Gespannlenker nimmt Notiz vom gerade einfahrenden Wittfeld-Akkutriebwagen.

Auf einen Blick

Kein Verein, sondern eine Interessengemeinschaft sind die Modellbahnfreunde Herpf-Suhl-Hirschbach (HSH). Die Initiatoren sind Uwe Volkholz, Jens Weiske und Steffen Volkholz. Die Idee, gemeinsam an einer Segmentanlage zu bauen, entstand anlässlich einer weihnachtlichen Modellbahnausstellung im Suhler Kulturhaus. Beim Stadtfest 2002 in Zella-Mehlis stellte sich das HSH-Team erstmals der Öffentlichkeit. Zwölf weitere Ausstellungsbeteiligungen folgten bislang.
Kontakt: Tel.: 03681/723542; E-Mail: uvolkholz@gmx.de; Internet: www.hsh-modell.de.

Das HSH-Team: Jens Weiske, Michael Walter, Steffen Bickel, David Schneider, William Weiske, Steffen, Erik und Uwe Volkholz (v.l.).



Foto: Haucke

Weiske der Winzer. Na ja, eigentlich ist der 46-Jährige gelernter Baufacharbeiter und studierter Rechnungsprüfer, aber zumindest in H0 gedeihen seine Reben vorzüglich. Ob´s nun ein Riesling, ein Kerner oder ein Silvaner von den Hängen des Ilmtals wird?

„Warten wir doch die Weinlese ab", lacht Weiske, von 1974 an aktiv in der DMV-Arbeitsgemeinschaft 4/41, und findet zu Recht, dass natürlich auch der Thüringer Wein, nach dem Mittelalter immerhin aus Deutschlands nördlichstem Weinanbaugebiet, auf der so stimmungsvollen HSH-Motivanlage nicht fehlen darf.

Bevor wir nun vom Wein auf Weib und Gesang kommen, genießen wir lieber das Nebenbahn-Flair der 30er-Jahre. Gerade verlässt der Wittfeld-Akkutriebwagen den Weinbergtunnel und passiert die Einfahrt in den Bahnhof Holzhausen mit angeschlossenem kleinen Bahnbetriebswerk inklusive Drehscheibe.

Dieser Anlagenteil ist das Werk von Steffen Volkholz. Der 42-jährige Werkmeister für Leit- und Sicherungstechnik hat den Durchgangsbahnhof, die Lokstation und die Behandlungsanlagen mit viel Gespür für die Details gestaltet. „Ich bin seit einigen Jahren Epoche-II-Fan", verrät Steffen Volkholz und setzt hinzu: „Aber eigentlich bevorzuge ich persönlich die 20er-Jahre."

Fotos (7): Tiedtke



Der Feierabend ist nicht mehr fern. Fiete Brohms und Wilhelm Klinger debattieren noch hitzig, wer denn nun die Vorräte der 94 aufzufüllen hat.

Kein echtes Problem, da bestimmte Charakteristika der 30er-Jahre in der Nach-Weimar-Ära auf der HSH-Anlage nicht vorkommen. Der stimmigen Atmosphäre der eingleisigen H0-Nebenbahn mit den stets präsenten Pferdefuhrwerken auf Über- und Unterquerungen täte der Rückgriff auf die 20er-Jahre keinen Abbruch.

Zu den gestalterischen Höhepunkten der Motiv-Anlage gehören ohne Wenn und Aber der Steinbogen-Viadukt und die hölzerne Ständerbrücke, beide Eigenbauten von Uwe Volkholz, die mehr noch als die Bausatzumwandlungen den hohen Leistungsanspruch der HSH-Mannen eindrucksvoll belegen.

„Da ich aus Hirschbach bin", schmunzelt Bartträger Uwe Volkholz, „und ich tagtäglich an dem Bauwerk vorbeifahre, ist das natürlich eindeutig der Hirschbacher Viadukt." Nach dem Vermessen des Originals und der maßstäblichen Umrechnung entstand das Modell aus Hartfaserplatten und dünnen Sperrholzplanken, beschichtet mit Füllspachtel. „Und dann ging´s erst richtig los: Fugen anzeichnen, Gravierstichel ansetzen, Stein für Stein gravieren", seufzt Volkholz, auf ein halbes Jahr Arbeit zurückblickend.


Geschwindigkeit ist keine Hexerei: Dank eines in jeder Hinsicht durchdachten...


...Systems werden die 27 Segmente getrennt, dann die Beine abgeschraubt und...


...zum Schluss die einzelnen Anlagenteile in Stellagen für den Transport verstaut.

Fotos (3): Haucke

Lokalkolorit steckt übrigens selbst in kleinsten Details, etwa dem Schotter: Der, zum Teil Porphyr, stammt aus regionalen Fundstätten und wurde unter anderem durch das Aussieben von feinsten Bachkieseln gewonnen. „Auf Gold sind wir dabei nicht gestoßen", lacht Uwe Volkholz. Dafür aber, nicht zum ersten Mal, auch hier und jetzt, am Ende des letzten Messetages in Dortmund, auf die Vorteile der Geschwindigkeit außerhalb des H0-Fahrbetriebs: Dank des ausgeklügelten Systems ist binnen knapp anderthalb Stunden die Anlage komplett zerlegt, sind alle Teile transportfertig verstaut.

Na dann, allzeit gute Fahrt!

Karlheinz Haucke



Dusche oder Wasserfassen? Noch etwas unentschlossen zeigt sich Heizer Balduin Scheufele neben seiner 86.

Große Spurweiten benötigen nicht notwendigerweise viel Platz: Den Beweis tritt Hans Hagner mit seinem 0-Diorama höchst eindrucksvoll an.

Versuchs-Labor



Genug geschaufelt? Istvan Häberle denkt gar nicht daran, die Körbe voller Kohle höchstselbst zu schleppen.

Abtauchen und den Alltagsstress hinter sich lassen: „Der Lohn für die Beschäftigung mit unserem schönen Hobby", lächelt Hans Hagner.

Der gebürtige Heilbronner, von Hause aus eigentlich H0-Bahner, „angefangen hat's als Kind mit Trix Express zu Weihnachten", wandte sich der Spur 0 zu, weil ihn nicht zuletzt die Gestaltungsmöglichkeiten in dieser Baugröße reizten.

„Man liest und hört immer wieder, dass große Spurweiten sehr viel Platz brauchen", nimmt Hagner ein Hauptgegenargument vorweg, das auch „mir beim Wechseln von 1:87 zu 1:43,5 durch den Kopf ging." Den Gegenbeweis anzutreten, bot denn eben jenen zusätzlichen Anreiz, den Aufbruch zu neuen Ufern in die Tat umzusetzen.

Beschränkung schon bei der Planung war angesagt. „Aber eine Anlage mit glaubhaftem Fahrbetrieb sollte es schon sein", schildert Hans Hagner seine Vorabüberlegungen. Deren Ergebnis: „Die kleine Endstation einer fiktiven Nebenbahn schien mir da am ehesten geeignet mit kurzen Fahrzeugen und, als Grundidee, einem Fiddle Yard am Ende, eben etwas Kleines und Schnuckeliges", schmunzelt der Mittfünfziger.

Und das ist ihm ohne Wenn und Aber vortrefflich gelungen. Das auch in den Details überaus stimmige Diorama, ausgestellt am Stand der Arge Spur 0, gehörte jüngst zu den Attraktionen der Intermodellbau in Dortmund. Berücksichtigt →



„Nu koascht loslasse“, meint der Häberle zum Scheufele. Recht hat er, denn die Lok auf der Segmentdrehscheibe fährt aufs Streckengleis aus.

Eine Fahrkarte für die Katz´? Wäre da nicht der wartende VT98, würde man diese Szene ohne Einschränkung einer früheren Epoche zuschreiben.

man überdies, dass es sich um ein Erstlingswerk handelt, dann ist eigentlich nur eins zu sagen: Hut ab!

„Die Anlage sollte mir als Versuchs-Labor dienen, um mich an den größeren Maßstab heranzutasten", zeigt sich der Dioramenbauer nicht nur bescheiden, sondern auch durchaus überrascht ob der positiven Resonanz.

Dabei fehlte bei der Dortmunder Präsentation ein nicht unwesentlicher, aber zugegeben leicht zu übersehender Bestandteil des Gesamtwerks. Die Bestückung des Dioramas mit Fahrzeug-Leihgaben aus den Beständen der Arbeitsgemeinschaft sorgte für ansprechende Epoche-III-Atmosphäre im Bundesbahn-Kleid, ließ jedoch einen scharfen Beobachter die Stirn runzeln.

Warum? Nun, wer sich einmal die Uniformen und die Kleidung der Miniatur-Protagonisten genauer anschaut, wird zunächst ins Grübeln und hernach zu dem Schluss kommen, es hier mit zwei verschiedenen Zeitebenen zu tun zu haben.

Und in der Tat, Hans Hagner hat zwar eine fiktive Bahn an einem fiktiven Ort, aber durchaus eine bestimmte Epoche, genauer den Übergang zwischen zwei Epochen, dargestellt: Vom Kaiserreich in die Republik, von der ausgehenden Länderbahnzeit der Epoche I in die frühe Epoche II der 20er-Jahre.

„Ich habe mich für die frühe Reichsbahnzeit entschieden und meine eigenen Länderbahnmodelle dementsprechend umgebaut und sämtlich patiniert", bestätigt der Wahl-Spur-Nuller.

Stimmiges Nebenbahn-Diorama mit gewissem Zeitsprung-Faktor

Dass die Bundesbahn-Inszenierung dennoch nicht als Stilbruch empfunden wird, hängt unmittelbar mit dem Anlagenthema zusammen: Auf Nebenbahnen bleibt bekanntlich gern die Zeit stehen.

Apropos Zeit: Rund anderthalb Jahre, mit Unterbrechungen natürlich, hat Hans Hagner an seinem vorzüglichen Spur-0-Diorama gebaut.

Platte und Verstärkungsrahmen der Unterkonstruktion bestehen aus zehn Millimeter dickem Sperrholz. Basis der mit Dispersionsfarben gestalteten Himmel-Hintergrundkulisse ist eine Hartfaserplatte.

Das Gleismaterial stammt von Peco, die auf Regelspur umgebaute Segmentdrehscheibe von Henke. „Mit einer Handkurbel lässt sie sich bewegen", setzt Handwerksmeister Hagner hier wie bei den Peco-Weichen auf Handarbeit: Die Weichen werden mittels Zugstangen betätigt, ein Kippschalter sorgt für die Polarisierung des Herzstücks.

Die beeindruckenden Gebäude sind allesamt Eigenbauten aus Balsaholz. Die Gefache des Dienstschuppens entstanden aus Gips mit hernach ausgearbeiteten Ziegelstrukturen. Für die Dacheindeckung kamen feine Schmirgelpapierstreifen zum Einsatz. Eigengewächse sind auch die herrlichen Bäume, in Drilltechnik aus Draht gefertigt und mit Silflor begrünt.

„Es ist halt ein schönes Hobby", meint Hagner, übrigens nicht sein einziges: Der Guitarrist nimmt gerade seine zweite CD mit rockigem Blues auf!

Karlheinz Haucke

Das Picknick im Grünen: Ob die Fässer noch gefüllt sind und sich deshalb die gesellige Runde mit Anstandsdame hier zum Vatertag eingefunden hat?



Fotos: Tiedtke

Anlagen-Steckbrief

0-Diorama in Plattenbauweise aus Sperrholz
Maße: Zirka 2,2 x 0,55 m
Erbauer: Hans Hagner
Bauzeit: Rund 1,5 Jahre
Epoche: II (III)
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Analog
Gleismaterial: Peco
Gleislänge: Zirka 3,50 m
Rollendes Material: Fulgurex, Dingler, Kiss, Lenz, Petau
Anlagenthema: Kleine Endstation einer Nebenbahn
Vorbild: Kein konkretes
Besonderheiten: Betätigung der Weichen per Zugstangen mit Kippschalter für Polarisierung der Herzstücke; Gebäude Eigenbau aus Balsaholz; Bäume in Drilltechnik

Modellbahn Aktuell

ROCO ▸ *DR-64 und 140 der DB in H0*



Der DR-Variante der 64 hat Roco nicht einfach eine geänderte Beschriftung verpasst, sondern auch genietete Wasserkästen. So entstand ein authentisches Modell der 64169 (Bild o.) des Bw Berlin-Schöneweide. Eine Formneuheit stellt die im SBB-Nostalgiefuhrpark beheimatete Ae 3/6 II (Bild u.) dar, die in einer der kommenden Ausgaben ausführlich vorgestellt wird. Die 140 ist eine Formvariante der bereits vorgestellten DB-E10 und weist vorbildgerecht eine geänderte Dachausrüstung auf. Als Lackierungsvariante erscheinen mehrere DB-26,4-Meter-Schnellzugwagen mal wieder in Epoche-IV-Ausführung. Einen weiteren Beitrag zum TEE-Jubiläum stellt die eigenwillige französische Interpretation des Diesel-TEE-Themas in Form des Triebwagens X2778 samt Beiwagen XR7775 dar. Info: www.roco.cc.



MINITEC ▸ *Naturstein-Sortiment*

Granodiorit in verschiedenen Körnungen und 100-Milliliter-Gebinden (Bild) liefert der Kempener Zubehörhersteller für den Gelände- und Gleisbau unterschiedlicher Nenngrößen. Info: Minitec, Bergs & Bongartz GbR, Dahlienweg 9, 47906 Kempen, Tel. und Fax (02152) 5495850, E-Mail info@minitec24.de, Internet www.minitec24.de.



FKS ▸ *Schachtabdeckungen für N und H0*

Schachtabdeckungen, so genannte Straßenkappen, für Unterflurhydranten, die die Modellfeuerwehr mit Wasser versorgen, sowie weitere Kanaldeckel bietet der Uedemer N-Spezialist jetzt sowohl im Maßstab 1:160 als auch für H0 an. Ein Ende hat das Warten auf den angekündigten N-Umrüstsatz für Fleischmann-Piccolo-Kesselwagen: Leitern, Bremserbühne, Rangierertritte und oberes Kesselgitter gehören zum Lieferumfang. Info: FKS-Modellbau, Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Uedem, Tel. (02825) 100420, E-Mail fks-modellbau@gmx.de.

TILLIG ▸ *VSE-WR in H0, Apmz in TT*

Den Reko-Speisewagen auf Bghw-Basis gibt es jetzt in H0 in der Ausführung des „Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde“ (VSE, Bild li.). Weitere Wagenneuheiten in H0 sind der Bghw-Rekowagen in Epoche-IV-Ausführung, mit gelbem Zierstreifen und schwarzem Rahmen, Epoche-III-Kesselwagen von Minol und MÁV sowie ein O-Wagen der polnischen Staatsbahn PKP. In TT erscheinen die Intercity-Wagen 1. Klasse Apmz (Großraum, Bild re.) und Avmz (Abteil) sowie zwei Kühlwagenvarianten. Die 109-1 „Scandlines“ (Bild mi.), 142 001-7 der MTEG und eine blau-beige 110 der DB (Epoche IV) sind die aktuellen TT-Lokneuheiten. Info: www.tillig.com.



US-Corner



Die meisten Bahngesellschaften halten auch einen großen Sattelzug-Fuhrpark vor. Dem trägt Atlas mit einem N-Modell des 45-Fuß-Aufliegers des Herstellers Pines Rechnung, der mit verschiedenen Beschriftungen (im Bild Santa Fe und Trans America Leasing) geliefert wird. Atlas-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.atlasrr.com. Triebfahrzeugfans werden mit einer RS2 von Alco im selben Maßstab bedacht. Das Modell erscheint in der Proto-Produktlinie von Walthers. Info: www.walthers.com.

WENZ ▸ *Jagsttalbahn-Weiche in 0e*



Nach Vorbild der Jagsttalbahn (Spurweite 750 mm) liefert Wenz den Ursprungsoberbau in Code 100 mit kleinen Schienenplatten und geätzten Nägeln auf Echtholzschwellen. Außerdem sind Gleiselemente des heute überwiegend anzutreffenden Oberbaus mit Profilen nach Code 125 auf Platten der preußischen Form 6 mit Hakenplatten an aufgelegten Schienenstößen erhältlich. Desweiteren kann man Nachbildungen des durch die Jagsttalbahn-AG verlegten neuen Oberbaus mit S49-Schienen auf Rippenplatte erwerben. Dazu ist als Bausatz die Jagsttalweiche mit S33-Profil (Bild) lieferbar. Info: Wenz Modellbau, Schlehenweg 4/1, 74348 Lauffen, Tel. (07133) 205935, Internet: www.wenz-modellbau.de.

AMW ▸ *Zehnpol-Adapter*

Mit dem Adapter für die von Lehmanns Großbahnen (LGB) in diverse Triebfahrzeuge eingebaute zehnpolige Schnittstelle ergibt sich nunmehr die Möglichkeit, andere verbreitete Großbahn-Decoder wie den MX69 von Zimo einfach zu verbinden. Info: http://amw.huebsch.at.

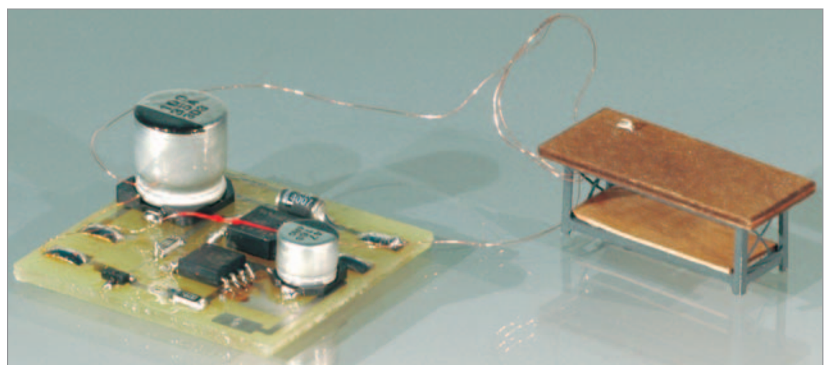
BACHMANN ▸ *Chinesischer Begleitwagen in H0*

Ein fein detaillierter H0-Güterzugbegleitwagen nach chinesischem Vorbild erhält in Bachmanns China-Sortiment Einfahrt. Info: www.liliput.de.



IT-SERVICE ▸ *Schweißlichtelektronik*

Für Arbeitsstimmung in der Werkstatt sorgt die Werkbank in H0 mit Schweißlicht. Die entsprechende Elektronik-Platine wird mitgeliefert. Info: IT-Service Schmidt, Ceresstraat 271, NL-6291 XV Vaals, Tel. (0231) 93493999, Internet: www.mobaservo.de.



Modellbahn Aktuell

LILIPUT ▸ Jura-Simplon-Bahn-Set in H0



In einer Ausführung der Jura-Simplon Bahn (JS) rollen die bekannten Schweizer Dreiachs-Personenwagen an. Die Wagen des Epoche-I-Dreiersets (Bild) gefallen durch die aufwendige Bedruckung. Eine Epoche-V-Farbvariante stellt ein zweiachsiger Kesselwagen dar, der für den Mineralölkonzern Aral wirbt. Info: www.liliput.de.

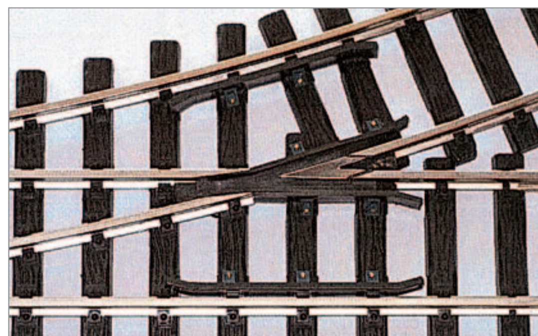
LIMA ▸ Bundesbahn-V20 in H0



Die Marke Lima spielt auch unter Hornby-Regie zunehmend wieder eine Rolle. Exklusiv für Eurotrain bestimmt ist die Bundesbahn-V20 021 (Bild) in später Epoche-III-Ausführung. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124.

DIETZ ▸ Herzstück für LGB-Weichen

Für die LGB-Weichen mit Radius 3 rückt ein leitendes Metallherzstück (Bild) ins Sortiment. Der Einbau setzt Fräsarbeiten voraus. Der Speicherkondensator SPK 22 kann ab sofort auch mit SUSI-Stecker geliefert werden. Info: Dietz Modellbahntechnik, Hindenburgstr. 31, 75339 Höfen, E-Mail info@d-i-e-t-z.de, Internet www.d-i-e-t-z.de.



LENZ ▸ DB-V100 in Spur 0



Lange ersehnt von den Spur-0-Freunden, ist die V 100 von Lenz nun endlich da. Das Fahrgestell der Lok ist aus Metall, Aufbau und Führerhaus bestehen aus Kunststoff. Viele Details sind bereits montiert, weitere Zurüstteile können nach Bedarf angebracht werden. Der eingebaute Decoder ermöglicht mehrere Funktionen, darunter Motorengeräusch und automatisches Kuppeln. Die Lok kann auch analog betrieben werden. In der nächsten Ausgabe stellen wir das Modell ausführlich vor. Info: www.lenz-elektronik.de.

COMPIT ▸ *Vorgeladene Akkus*

Die vorgeladenen und daher sofort einsatzbereiten ComP4-Akkus kommen in zwei Größen in den Handel und zwar als Micro-AAA- sowie als Mignon-AA-Version. Die aufladbaren Akku-Batterien sind speziell für Einsatzbereiche mit geringem Stromverbrauch, zum Beispiel Fernbedienungen, gedacht, die bislang Einmal-Batterien vorbehalten waren. www.compit.biz.

FALLER ▸ *Verladerampe in H0, Geländer in N*

Für Epoche II ausgewiesen, aber durchaus auch in der Epoche III verwendbar ist der H0-Bausatz einer Verladerampe samt Lademaß und Stückgut in Form von Milchkannen. Vergleichsweise zeitlos präsentieren sich das H0-Geländer, das N-Eisengeländer und der Z-Gartenzaun. Für Weinkenner unter den H0- und N-Bahnern ist das Stadthaus mit Weinstube „Zur Traube" im Erdgeschoss gedacht. Info: www.faller.de.

SCHUCO ▸ *Landrover Discovery 3 in H0*



Das Vorbild überzeugt auf der Straße und im Gelände. Das H0-Modell des Landrover Discovery 3 (Bild) hat, mal ganz abgesehen vom Preis, jedenfalls auch diesen Vorteil: Eine Rückrufaktion wegen eines Defekts an der Kraftstoffleitung ist nicht zu befürchten. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

AUHAGEN ▸ *Schuppen und Schatzkiste*



Pünktlich liefert Auhagen aus dem Erzgebirge seine Frühjahrsneuheiten aus: In H0 findet ein Lagerschuppen mit Garage (Bild) Platz auf fast jeder Anlage. Eine kleine Kaufhalle nach DDR-Vorbild und der Haltepunkt Borsdorf sind weitere H0-Gebäudebausätze. H0-Sortimentsbeutel enthalten Fenster und Gewände für Wohn- oder Fenster für Industriegebäude, Gleiches gibt es auch für N. Im Maßstab 1:100 bietet eine „Schatzkiste" genannte Packung reichlich Baustellen- und anderes Zubehör an. Sets mit je zehn Laubbäumen (laub- oder dunkelgrün), Rollrasen und fliederfarbene Schaumflocken ergänzen das Landschaftszubehör, und drei Kartonbastelbögen im angenäherten H0-Maßstab sind für den Nachwuchs genau das Richtige. Infos: www.auhagen.de, Tel. (03735) 668466.

HOFER LOKSCHUPPEN ▸ *17 Kst und Kohle-44 in H0*



In den 1950er-Jahren rüstete die DR Loks der Baureihe 17 auf Kohlenstaubfeuerung um. Auf Basis des Fleischmann-Modells bietet der Hofer Lokschuppen die 171114 an (Bild). Außerdem gibt es auf Grundlage einer Roco-44 eine DR-Maschine, die auf Kohlehauptfeuerung zurückgebaut wurde. Info und Bestellung: Tel. (09281) 16620, www.hofer-lokschuppen.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *Kranwagen-Funktionsmodell in H0*



Nach Vorbild der Göppinger Firma Leonhard Weiss präsentiert sich das H0-Kranwagen-Set (Bild) mit Digitalfunktionen. Mit den eingebauten Piezo-Antrieben und dem Decoder in Sonderausführung ist der Kran per Control-Unit 6021 oder Märklin-Systems zu steuern; das Kranhaus ist drehbar, der Ausleger heb- und senkbar, ebenso der Kranhaken. Dem Ausleger sollte man aber vor dem ersten Einsatz mit Farbe zu Leibe rücken. In einer edlen Holzkassette und mit Mfx-Decoder hat die schöne H0-Württembergerin als 18.1 der Bundesbahn einen geräuschvollen Auftritt: Fahrgeräusche und Lokpfiff sind wie Anfahr- und Bremsverzögerung auch mit Control-Unit schaltbar, weitere Betriebsgeräusche sind nur mit Märklin-Systems abrufbar. In der Ursprungsausführung mit offenem Führerstand präsentiert sich das H0-Modell der Köf II der DRG. Für Hussmann und Hahn aus Cuxhaven transportierte das Interfrigo-Vorbild des H0-Kühlwagens in der Epoche IV Seefische. Info: www.maerklin.de.

WIKING ▸ *Lanz-Deere in H0*



Das H0-Modell des John Deere 2016 (Bild) markiert den Neubeginn bei Lanz, als der amerikanische Traktorproduzent als neuer Eigentümer seine Markenfarben in Deutschland einführte. Der VW-Bulli T1 mit Dachschild (Bild) liefert Bergstadt-Pils aus Rüthen, hoch über dem Möhnetal. Mit einem Quartett erinnern die Berliner Modellbauer an den Produktionsbeginn des VW T2 vor 40 Jahren. Als aktueller Pressmüllwagen geht der Mercedes-Benz Econic Facelift (Bild) in den Entsorgungseinsatz. Im Rahmen der H0-Modellpflege erhält der Audi Q7 eine Anhängerkupplung und einen zweiachsigen Pferdetransporter. Der Menck-Löffelbagger präsentiert sich in der typischen Baustellenlackierung der 60er-Jahre. Info: www.wiking.de.

PIKO ▸ *Bogenweichen für H0-Radius 3*

Die neueste H0-Version des Desiro ist in Gleichstrom- wie in Wechselstromausführung, bei letzterer mit lastgeregeltem Decoder, für die Hessische Landeseisenbahn unterwegs. Ins Hobby-Programm rückt die Taurus-Variante mit Railion-Logistics-Anschriften, die Wechselstromversion ebenfalls mit lastgeregeltem Decoder. Als Reihe 2016 der ÖBB kommt der Hercules zu einem weiteren Auftritt in der TT-Hobby-Produktlinie. Das A-Gleis-Sortiment ergänzen linke und rechte Bogenweiche für den Radius 3. Info: www.piko.de.

ARNOLD ▸ *Chiemgau-Schienenbus in N*



Hornby macht mit der Marke Arnold weiter mobil: Die Bundesbahn-Schienenbusgarnitur, bestehend aus Motorwagen 798 653-2 und Beiwagen 998 896-5, nimmt mit Anschriften der Chiemgau-Bahn Kurs auf N-Anlagen. Dampflok-Fans dürfen sich auf die 95 001 freuen. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124.

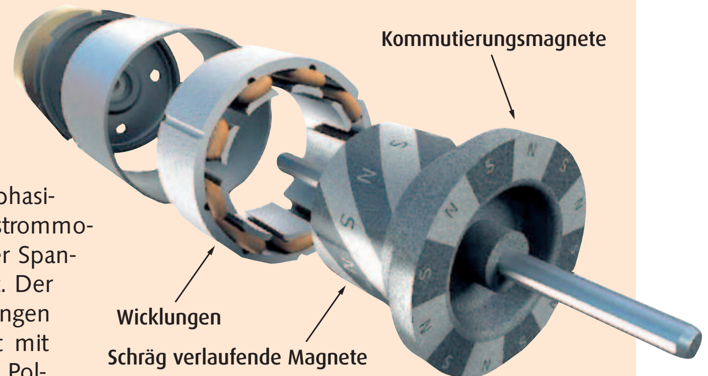
TRIX ▸ *pa-Behälter-Tragwagen in H0*



Von Haus zu Haus: Bestückt mit pa-Behältern der Bauart Ddikr für Lebensmitteltransporte ist das H0-Modell des Bundesbahn-Tragwagens (Bild) Lbgjs 598, später Lgjs 598 (laut Anschrift aber Lbs 598). Schrott transportiert dagegen der Eaos 106 der DB. Als Zweileiter-Gleichstrom-Modell im Trix-Sortiment ist nun die Märklin-Neukonstruktion des Schienenbusses der Baureihe 798 mit Beiwagen erhältlich. Zum miniaturisierten Nachstellen der langen Erz- und Kohlenzüge auf der Emslandstrecke eignen sich die mit Betriebsspuren versehenen H0-Modelle der 44 mit Rost- beziehungsweise Ölfeuerung. Mit Sound und Glockenankermotor samt Schwungmasse rückt die Minitrix-44-Ölerin an. Der Decoder erkennt automatisch Digital- oder Analogbetrieb, nicht aber DCC oder Selectrix; für den ersten digitalen Einsatz muss daher der Decoder im jeweiligen Betriebssystem erst programmiert werden. Info: www.trix.de.

MÄRKLIN ▸ *Die dritte Generation*

Mit dem Softdrive-Sinus-Motor eröffnet Märklin eine neue Dimension der Antriebstechnik. Im Gegensatz zu den Vorgängern, C-Sinus-Motor und dessen Kompaktbauform, soll die dritte Generation der bürstenlosen Motoren in möglichst vielen und allen neu entwickelten Triebfahrzeugen der gehobenen Preisklasse zum Einsatz kommen: „Aufgrund seiner Leistung ist er Grundlage für alle zukünftigen Highend-Lokomotiven von Märklin im H0-Bereich", heißt es aus Göppingen, was im Übrigen die Marke Trix mit einschließt.
Als erstes H0-Modell wird die Ae 8/14 gerade mit dem brandneuen Motor ausgerüstet. Ein unmittelbar der Produktion entnommenes Exemplar, noch ohne Soundbaustein, machte bei ersten Probefahrten auf unserer Redaktionsanlage bereits einen durchaus formidablen Eindruck. Das innovative Antriebskonzept aus Göppingen schlug sich dank der zugleich überarbeiteten Steuerelektronik selbst im Analogbetrieb in deutlich verbesserten Fahreigenschaften, nicht zuletzt beim Anfahren, nieder. Ein ausführlicher Test folgt in der August-Ausgabe des MODELLEISENBAHNER.
Softdrive-Sinus ist ein dreiphasiger, berührungsfreier Drehstrommotor, der schon bei geringer Spannung zu arbeiten beginnt. Der Zwölfpoler – neun Wicklungen außen, Permanentmagnet mit sechs schräg verlaufenden Polpaaren (siehe Abbildung rechts) – erinnert an die in der Computerelektronik verwandten Bauformen. Das Besondere an der Märklin-Entwicklung sind aber die Steuermagnete an der Stirnseite (siehe Abbildung), die zur Kommutierung über Hall-Signale benötigt werden.
Die schräge Positionierung der sechs Polpaare hat gegenüber der herkömmlichen Anordnung den entscheidenden Vorteil, dass das in Rotation versetzte Magnetfeld die Mitnahme des Rotors bei niedriger Geschwindigkeit erleichtert. Das führt zu einer Reduzierung des Rastmoments und der erforderlichen Schwungkraft, was wiederum die Stromaufnahme gegenüber herkömmlichen Motoren annähernd halbiert. Im gesamten Drehzahlenbereich wird so ein hohes Drehmoment erreicht, was sich unter anderem positiv auf die Zugkraft auswirkt.
Der wartungsfreie Softdrive-Sinus-Motor hat dieselbe Größe wie die Kompaktbauform des C-Sinus-Antriebs und passt somit selbst in den Kessel von Dampflokomotiven. Zwecks freien Durchblicks bietet er sich auch für den neuen Schienenbus an.





MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: „modelleisenbahner" wird farbig

● Auf die Juli-Ausgabe des MODELLEISENBAHNER waren im Jahre 1982 alle Eisenbahn- und Modellbahnfreunde besonders gespannt. Sie sollte, wie es in der März-Ausgabe 1982 angekündigt wurde, auf den Kunstdruckseiten vierfarbig erscheinen. Das Juli-Heft von 1982 brachte aber noch mehr Neuerungen: Der bis dato recht sperrige Satz wich einem dreispaltigen Umbruch, neue Schrifttypen erleichterten die Lesbarkeit, und auf den rauen Seiten tat eine zweite Farbe dem Layout wohl. In der Heftmitte begeisterte ein A3-Poster der Traditionslok 03 001, während auf den letzten drei Seiten Tipps für die farbige Modellbahnfotografie nachzulesen waren. Das Poster stellte den Leser künftiger Ausgaben allerdings hin und wieder vor die Frage: Das Heft ganz lassen oder für ein schönes Wandbild opfern?



Z-FRIENDS EUROPE

Weltrekordfichte

● Was der Stadt Dortmund alljährlich mit der Aktion „größter Weihnachtsbaum" lieb ist, kommt den Z-Friends Europe gerade recht, ganz im Gegenteil übrigens: Das „Kreativ-Weltrekordteam" nimmt für sich in Anspruch, den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt auf der diesjährigen Intermodellbau Dortmund kreiert zu haben. Die Fichte im Maßstab 1:220 wurde mit Lichtern und Christbaumkugeln, Durchmesser ein Millimeter, geschmückt und misst ganze 15 Millimeter.


Große Beachtung fand der in eine winterliche Szene integrierte kleinste Weihnachtsbaum der Welt, der gerade einmal 15 Millimeter misst.

Foto: Kreativ-Weltrekordteam

SÖREN HRUSKA / VORRICHTUNGS- UND WERKZEUGBAU

„Strategische Entscheidung, die nicht einfach zu treffen ist"

Die Namen Hruska und Permot sind dem Modellbahnfreund nicht nur im Osten Deutschlands ein Begriff. Die Firma Sören Hruska Vorrichtungs- und Werkzeugbau hat sich mit Zulieferaufträgen wieder eine solide wirtschaftliche Basis geschaffen und die Permot-Kraftfahrzeugmodelle laufen gut. Jetzt denkt der junge Firmenchef über eine Neupositionierung nach. Der MODELLEISENBAHNER sprach mit Sören Hruska am Firmensitz in Altenberg.

Wie verlief die Entwicklung Ihrer Firma seit deren Gründung?

Sören Hruska: Am 1. Januar 1998 habe ich die Firma gegründet mit dem Anspruch, Biege- und Stanzwerkzeuge sowie mechanische Baugruppen herzustellen. 1999 habe ich dann aus dem elterlichen Betrieb Teile herausgekauft und in meine Firma integriert. Begonnen haben wir mit drei Mitarbeitern, heute sind es fast 50.

Hat sich die Firma endgültig von den Hochwasserschäden erholt?

Sören Hruska: Das Hochwasser hat unsere Produktionsräume in Glashütte fast vollständig vernichtet. Zum Glück war kein Menschenleben zu beklagen. Wir haben das, was wir noch für brauchbar hielten, nach Altenberg gebracht und gereinigt, um es dann vier Wochen später doch wegzuwerfen. Aber es war eine Aufbruchstimmung da. Die Maßnahmen, die damals ergriffen wurden, vom Land und auch durch die Unterstützung des Weißeritzkreises, haben bei uns voll eingeschlagen. Ich muss da nochmals allen sehr dankbar sein. Seit Januar 2003 fertigen wir wieder mechanische Baugruppen und haben dann stückweise mit unseren Modellautos wieder nachgezogen.

Wie sieht das heutige Produktionsprofil aus?

Sören Hruska: Fast 95 Prozent unserer Produktion sind für die Industrie, Kunststoffspritzteile bis zu 150 Gramm. Wir sind bei den Kunden so gelistet, dass sie sich auf uns verlassen können. Bei den Modellautos sind es nunmehr fast alle Varianten des Skoda-Lkw und viele Ausführungen des Framo, des Vorgängers des Barkas. Der Framo-Bus und die Framo-Pritsche stehen ganz oben im Pflichtenheft der Entwickler.

Was zeichnet heute Kraftfahrzeugmodelle der Marke Permot aus?

Sören Hruska: Wir legen Wert auf authentische Farbgebungen und Druckvarianten aus der Zeit der früheren DDR. Auch haben wir die Qualität der Fahrzeuge verbessert. So werden heute Scheibenwischer in die Formen eingebracht, ebenso gehört heute das Beilegen von selbst anzubringenden Außenspiegeln zum Standard.


Sören Hruska will die Marke „Permot" mit Skoda- und Framo-Modellen festigen – und er denkt auch weiter…

Sie haben neue Ideen in Bezug auf Marketing und Vertrieb?

Sören Hruska: Seit April hat die Firma beides in die eigenen Hände genommen, so dass neben dem Online-Shop (www.permot.de) der gut sortierte Fachhandel die Modelle zunehmend wieder im Angebot hat. Das gilt auch für die alten Bundesländer.

Wird es wieder Eisenbahnmodelle von Hruska geben?

Sören Hruska: Die Gerhard Hruska GmbH hatte ja 1993/94 die 84 und die 91 als Replika der Modelle aus den 1960er-Jahren noch einmal aufgelegt. Natürlich mussten sie ein paar Features neu haben, aber die Modelle brauchen sich bis heute nicht gegenüber denen der direkten Mitbewerber zu verstecken. Das sagen auch viele Händler. Aber wie schwierig und kostenintensiv es ist, Formneuheiten zu entwickeln, weiß jeder Modellbahner. Ob wir wieder in diesen heiß umkämpften Markt einsteigen, ist eine strategische Entscheidung, die nicht einfach zu treffen ist.

Herr Hruska, vielen Dank für das Gespräch.

MEC RADEBEUL-KÖTZSCHENBRODA

Neues Domizil und viel Arbeit

● An die Stelle von Lötkolben, Säge und Bohrer, gängigen Werkzeugen an Bauabenden, sind für den MEC Radebeul-Kötzschenbroda für die nächste Zeit Hammer, Meißel, Maurerkelle, Tapeziertisch und Malerpinsel getreten. Der Verein bezog Anfang Mai sein neues Domizil in einem ehemaligen Sozial- und Bürogebäude in der Gohliser Str. 24 in Radebeul Ost. Zwar sind die Mietkonditionen günstig, doch ist das Gebäude nicht für den Ausstellungsbetrieb konzipiert und muss mit hohem Aufwand hergerichtet werden. Dennoch will der Club in diesem Jahr seine jährliche Ausstellung dem Publikum präsentieren. Daher sollten sich Modellbahnfreunde die Tage vom 17. bis zum 25. November 2007 vormerken, wenn unter dem Motto „Hobby mit Tradition, Traktion mit Tradition" die neuen Räume mit Anlagen in H0, H0e und TT sowie einer Gartenbahn eingeweiht werden. Infos: www.mec-radebeul.de.

IS-MODELLBAU

G 2000 der MRCE

● Bei I.S.-Modellbau aus Kreuztal ist das Sondermodell zweier G 2000 der MRCE erhältlich. Es können jeweils die MRCE 500 1607 oder 1608 als Gleichstrommodell mit Schnittstelle oder als Gleichstrom-Digitalmodell mit Sound geordert werden. Bestellungen werden bis zum 30. September angenommen. Info und Kontakt: I.S. Modellbau, Tel. (02732) 8664, www.is-modellbau.de, E-mail webmaster@is-modellbau.de.



In zwei technischen Varianten können die MRCE-Maschinen 500 1607 und 1608 (Bild) bei I.S.-Modellbau bestellt werden.

MESSE-KALENDER

12. – 14. Oktober 2007:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

1. - 4. November 2007:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

9. – 11. November 2007:
Hobby, Freizeit, Spiele und Modellbau auf der Chemnitzer Herbstschau.

15. – 18. November 2007:
Modellbahn & Modellbau Süd, Stuttgart.

23. – 25. November 2007:
Faszination Modellbau, Bremen.

3. MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Straße, Feldweg, Schienenstrang

● Der Künstler, Modellbauer und MODELLEISENBAHNER-Autor Michael Robert Gauß leitet nach den erfolgreichen Workshops der vergangenen Jahre in diesem Herbst erneut ein Landschaftsbau-Seminar. Thema ist die Gestaltung von Straßen und Wegen sowie Gleisbetten auf freier Strecke. Auch Spezialfälle wie Kopfsteinpflaster und Bahnübergänge werden behandelt. Am Wochenende 6. und 7. Oktober 2007 lädt der MODELLEISENBAHNER in Kooperation mit dem Eisenbahn-Romantik-Club, MRG-Veranstaltungen sowie der Volkshochschule Bad Mergentheim zum Modellbau-Seminar nach Markelsheim bei Bad Mergentheim ein. Bis 15. September sollte die Anmeldung bei der VHS in Bad Mergentheim erfolgen: Tel. (07931) 57138, Fax (07931) 57272, E-Mail vhs@bad-mergentheim.de, Kurs-Nr. 72m-299. Mit der Überweisung der Teilnehmergebühr von 120 Euro (MODELLEISENBAHNER-Abonnenten und Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder 110 Euro) bestätigen Sie und sichern sich die Teilnahme (Kto. 1001 890, BLZ 673 525 65, Sparkasse Tauberfranken, Verwendungszweck: Kurs-Nr.). In der September-Ausgabe werden wir eine Liste der benötigten Materialien veröffentlichen.



Foto: Gauß

Wie man eine Straße richtig gestaltet und wie den Übergang mit der Bahn, ist Thema des Seminars.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

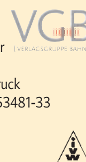
DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0
Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

VGB VERLAGSGRUPPE BAHN

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



OPPLINGEN BLÜHT AUF

Mit der landschaftlichen Feingestaltung bringt Ralf Reinmuth den Frühsommer zur Strecke.



Foto: Reinmuth



Foto: A. Wagner

BESCHLEUNIGTER STÜCKGUTVERKEHR

Bei beiden deutschen Nachkriegs-Staatsbahnen spielten die Leig-Einheiten noch eine wichtige Rolle.

ERGÄNZUNGS-RÖHRE

Acht Jahre Sprengen, Graben, Betonieren: Mit dem neuen Basistunnel bietet sich eine 34,6 Kilometer lange Alternative zum klassischen Lötschberg-Tunnel.



Foto: Armin Schmutz

Das August-Heft erscheint am **18. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Frickel

AUF 70 METERN DURCHS LAHNTAL

Detailliert nach Vorbild bauen die Mitglieder der „Lahntalbahn Modelspoor Vereniging" (LMV) in 1:160.



Foto: Rainer Heinrich

AUF METERSPUR IN KLINGENTHAL

Trotz Gotha-Tramwagen war die Strecke nach Sachsenberg-Georgenthal eine vollwertige Eisenbahn.

Außerdem

Rathen in Raten

An den Hängen des Elbsandsteingebirges baut Lothar Hanisch Eisenbahnwelten.

Spessart-N-Rampe

Mit überarbeitetem Antrieb nimmt Hornbys Arnold-95 001 frühe Epoche-III-Steigungen.

Nächste Generation

Auf Herz und Nieren geprüft: Was leistet Märklins neuer Soft-Drive-Sinus-Motor wirklich?

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.